Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 81 (2735) | Вторник, 10 октября 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП НАВИГАЦИИ

Речной транспорт вступил в завершающий период навигации. В четвертом квартале предстоит не только выполнить программу перевозок, превышающую задание того же периода прошлого года, но и ликвидировать задолженность, образовавшуюся в третьем квартале из-за неудовлетворительной работы Западносибирского, Северного, Шекснинского и Северо-Западного пароходств.

О том, насколько напряженной должна быть сейчас работа речного транспорта, всех речников, показывает ход перевозок сухогрузов. Задолженность по ним на 1 октября превышала один миллион тонн; долг придется покрывать при значительно возросшем задании по сухогрузам. За месяц с небольшим Камское пароходство, например, должно перевезти только хлебных грузов на 78,5 проц. больше, чем за тот же период прошлого года, Днепровское и Неманское — на 25 и 50 проц. больше одного лишь угля, не считая других сухогрузов, а Нижнеиртышское обязано почти удвоить норму вывоза леса в судах и т. д.

Работа предстоит большая. Она требует мобилизации всех сил и средств на выполнение стоящих перед речным транспортом задач.

Нужно привлечь на воду около двух миллионов тонн сухогрузов и свыше 500 тыс. тонн древесины в плотах, чтобы запланированные на четвертый квартал перевозки полностью обеспечить грузами. Прежде всего нужно привлекать как можно больше местных, коротконпробежных грузов и, в частности, минеральностроительных. Есть, например, карьеры в Юматихе под Казанью и на Оке; прекрасным строительным песком богаты Дубовка под Сталинградом, окрестности многих наших портов и пристаней. Требуется не так уж много усилий, чтобы все эти пункты стали богатым источником очень нужных стране строительных грузов. Только пренебрежением к изысканию грузов об'ясняется безразличие некоторых руководителей, в частности Сталинградского и Казанского районных управлений Волжского грузового пароходства, к всемерному развитию местных перевозок.

Успешно идет борьба за привлечение грузов там, где в ней принимают непосредственное участие сами руководители пароходства и работники портов и пристаней. В этом легко убедиться на примере Камского пароходства. Здесь сентябрьский план по сухогрузам превысили на 21,5 проц.; выше графика перевозки их идут и в октябре.

В привлечении грузов пароходствам, несомненно, окажут большую помощь областные, краевые и республиканские партийные и советские организации, если речники будут добиваться этой помощи, во-время сигнализировать о клиентах, не выполняющих данные ими заявки на пред'явление грузов.

Десятки тысяч тонн грузов, принятых с железных дорог, ждут в портах и на пристанях отправки на воду. Значительно усилился за последнее время и приток грузов большой скорости. Этот значительный резерв грузов для выполнения плана надо также полностью использовать. Все грузы из портов и пристаней необходимо отгрузить и доставить в пункты назначения, чтобы ни одно груженое судно не осталось зимовать в пути. Наконец, нужно форсировать завоз судоремонтных материалов и топлива в затоны. К сожалению, есть еще у нас пароходства, как, например, Неманское, где собственным судоремонтным предприятиям еще не завезено для ремонта флота ни одного бревна.

Итог навигации будет зависеть прежде всего от работы флота. Только всемерное ускорение оборота тяги и тоннажа поможет пароходствам в оставшиеся недели завезти на дальние расстояния весь запланированный хлеб, соль, лес и другие народнохозяйственные грузы, ликвидировать большие путевые остатки и таким образом выполнить и перевыполнить навигационный план не только по отправлению, но и по работе флота.

Лучший способ помочь флоту успешно завершить навигацию — это всемерно усилить соревнование движенцев и портовиков, добиваясь большей слаженности и контакта в их работе. Здесь — широкое поле деятельности для партийных, профсоюзных и комсомольских организаций флота и берега. Северное пароходство (начальник тов. Моланов, начальник политотдела тов. Парфенов, председатель баскомреча тов. Лушников) потому и оказалось в прорыве, что здесь не уделяли должного внимания работе судовых команд и диспетчерскому командованию флотом. В результате производительность плотоводов оказалась ниже плановой, меньше половины судовых экипажей выполнило руслановские обязательства.

Иная картина в Камском пароходстве, где целеустремленное соревнование движенцев и портовиков за улучшение работы флота помогло ускорить оборот тоннажа в августе наполовину, а за две декады сентября время пробега сократить на двое суток. В августе здесь отправили по графику 95 проц. запланированных грузов, в сентябре — 100 проц.

Осенние условия плавания не везде благоприятны. Нужно быть готовым к раннему ледоставу, а поэтому надо планировать работу флота так, чтобы холода не помешали организованному окончанию навигации. Командиры движения должны следить за каждым идущим караваном, помогая своевременно устранять с их пути возникающие препятствия. Капитаны-наставники, механики-наставники, ответственные работники пароходств должны находиться сегодня там, где решается судьба плана, в особенности на отстающих буксировщиках, на трудных путевых участках.

Путейцы обязаны до конца навигации поддерживать установленные габариты пути, в частности на подходах к причалам, образцово содержать обстановку, обеспечивать судам надежный безаварийный путь. Для этого необходимо поставить на плесы дежурные земснаряды и взрывные партии, организовать встречу и проводку караванов через затруднительные перекаты, а также ежедневно информировать пароходства, пристани и диспетчерские пункты о состоянии фарватера, о температуре воды и воздуха.

От пароходств требуется строжайшее соблюдение регулировочных графиков. Нарушение сроков передачи смежным пароходствам тяги и тоннажа чревато тем, что часть флота может не попасть в плановые отстойные пункты, что, в свою очередь, нарушит кое-где работу флота весной 1951 года.

Исключительно важно, чтобы организованно работали порты и пристани. Малейшая задержка судов у причалов и на рейдах отразится на доставке грузов народному хозяйству и на подготовке флота к зимнему ремонту. Между тем некоторые порты, как Куйбышев, Ярославль, Сталинград, Череповец, Южный порт Москвы и др., как раз таят в себе такую угрозу. 5 октября, например, в московском Южном порту стояли на рейде и у причалов 32 баржи и грузовых теплоходов с хлебными грузами и в ближайшем подходе было еще 12 судов с мукой и зерном. Чтобы расшить эту «пробку», Московско-Окское пароходство и руководство портом должны немедленно организовать перевалку хлеба через открытый причал по прямому варианту судно—вагон. Для этого требуется срочно построить еще не менее двух бункеров и принять все меры к увеличению подачи под зерно железнодорожного порожняка.

Характерным для некоторых портов является создавшееся сегодня положение в Куйбышеве. Здесь очень медленно идет перевалка руды. Поэтому 5 октября стояло 8 барж с этим грузом. Дело — за вагонами, которых железнодорожники систематически недодают. Куйбышевский порт, в свою очередь, срывает перевалку муки с железной дороги на воду, задерживая вагон по 12 часов вместо двух по норме. В эту неурядицу вносит «посильную» лепту Волжское грузовое пароходство тем, что не подает тоннаж под перевалочные грузы. Кому же не ясно, что ведомственные раздоры, противопоставление узковедомственных интересов общегосударственным пагубны для дела! Они должны быть решительно пресечены.

Советские речники, как и все трудящиеся нашей страны, несут сейчас стахановскую вахту мира. Готовясь к 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, проникнутые горячим патриотическим стремлением ознаменовать новыми производственными успехами исторические решения правительства о строительстве гигантских гидроузлов на Волге, Днепре, Аму-Дарье, работники речного транспорта должны приложить все силы к тому, чтобы успешно выполнить обязательства, данные Родине, партии, великому Сталину.

Пусть ширится соревнование во всех речных бассейнах! Пусть к великой годовщине Октября каждое судно, каждый порт, каждый технический участок пути рапортует об успешном выполнении и перевыполнении плана завершающего года послевоенной сталинской пятилетки!

В помощь великим стройкам

6 октября в зале заседаний Министерства речного флота состоялась техническая конференция Московского отделения Научного инженерно-технического общества водного транспорта, посвященная постановлениям Совета Министров СССР о строительстве Куйбышевской, Сталинградской и Каховской гидроэлектростанций, сооружению Главного Туркменского, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов.

С докладом выступил начальник Центрального технического управления министерства тов. Зорин. Он остановился на задачах, стоящих перед Министерством речного флота в связи со строительством грандиозных электростанций и каналов, и на той роли, которую должна сыграть инженерно-техническая общественность в деле помощи строительству.

— Московское отделение общества, — говорит докладчик, — об'единяющее наиболее квалифицированных научных и инженерно-технических работников в Министерствах речного и морского флота, научно-исследовательских и проектных организациях, может путем обобщения опыта производства и разработки ряда вопросов помочь в освоении новых водных путей и организации работы на них, тем более, что многие члены общества будут непосредственными участниками всех работ по сооружению гигантских гидроузлов и каналов.

Начальник отдела транспорта Гидропроекта тов. Чалбышев указал на ту помощь, которую Гидропроект ожидает получить от инженерно-технической общественности и, в частности, от МОНИТОВТ'а. Для начала взаимосвязи тов. Чалбышев передал разработанный темник для изобретателей и рационализаторов. О задачах, стоящих перед инженерно-технической общественностью в связи со строительством, говорили ученый секретарь ВНИТОВТ'а тов. Базилевский и кандидат технических наук тов. Лавринович.

Конференция приняла решение организовать об'единенный с ВНИТОВТ'ом комитет содействия строительству гидроузлов и каналов.

Президенту Германской Демократической Республики г-ну Вильгельму Пику

БЕРЛИН.

По случаю Первой годовщины образования Германской Демократической Республики прошу Вас, г-н Президент, и в Вашем лице весь германский народ принять от имени Советского народа, Президиума Верховного Совета СССР и от меня лично дружественные поздравления и наилучшие пожелания дальнейших успехов в государственном, хозяйственном и культурном строительстве Республики.

Н. ШВЕРНИК.

Премьер-Министру Германской Демократической Республики г-ну Отто Гротеволю

БЕРЛИН.

По случаю национального праздника — дня Республики — примите, г-н Премьер-Министр, мои искренние поздравления германскому народу, Правительству Республики и Вам лично и пожелания успехов в строительстве единой, независимой, демократической, миролюбивой Германии.

И. СТАЛИН.

Центральному Комитету Социалистической Единой партии Германии

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза горячо приветствует в день первой годовщины Германской Демократической Республики Социалистическую Единую партию Германии — организатора и вдохновителя борьбы немецкого рабочего класса и всех прогрессивных сил немецкого народа за единую, демократическую, миролюбивую Германию.

Шлем пожелания новых успехов в экономическом и культурном подъеме Германской Демократической Республики, в деле дальнейшего укрепления дружбы между немецким народом и народами Советского Союза, в борьбе за дело мира, демократии и социализма, против империалистических поджигателей войны.

Да здравствует Социалистическая Единая партия Германии — передовой отряд немецкой демократии!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Министру Иностранных Дел Германской Демократической Республики г-ну Георгу Дертингеру

БЕРЛИН.

В день национального праздника германского народа прошу Вас, г-н Министр, принять мои сердечные поздравления.

Выражаю уверенность, что сотрудничество и дружба между германским и советским народами будут и впредь развиваться и укрепляться на благо наших стран, в интересах всеобщего мира.

А. ВЫШИНСКИЙ.

Для Куйбышевской ГЭС

Участвуя в предоктябрьском соревновании, коллективы многих буксирных судов Волжского грузового пароходства дали слово быстрее доставлять грузы строительству Куйбышевской ГЭС. Перевыполняя технические скорости, буксирует баржу, груженную кирпичом, пароход «Адыгеец». На буксире парохода «Ногин» идет баржа со шпалами для прокладки железнодорожных путей. На участок строительства досрочно доставили камские плоты пароходы «Керженец», «Рульков», «Сун Ят-сен», «Пеликан».

Для организации причального хозяйства и погрузо-разгрузочных работ пароходство командирует в район строительства восемь инженерно-технических работников, в том числе двух инженеров, механизатора, мастера по судопод'ему для руководства работами по выгрузке тяжеловесов. На участок строительства прибыли два новых паровых крана завода «Старый бурлак», выделенные Куйбышевским райуправлением.

г. КУЙБЫШЕВ (по телеграфу).

От всего сердца

Постановление Совета Министров СССР о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов наполняет сердца всех советских людей гордостью за свою великую Родину. Как не радоваться, когда к грандиозным стройкам коммунизма на Волге и Аму-Дарье прибавляется еще одно строительство на родном Днепре.

Мы все твердо знаем, что осуществление этого грандиозного плана сделает нашу Родину еще более могущественной, а советские люди заживут еще более радостной и зажиточной жизнью.

Вот почему, как и все советские труженики, я от всего сердца приношу свою благодарность тому, кто сделал нас счастливыми, кто ведет нас к коммунизму — любимому вождю и учителю Иосифу Виссарионовичу Сталину.

После опубликования исторических решений советского правительства о строительстве гидротехнических сооружений на Волге, на Аму-Дарье, на Днепре я много думал над тем, как мне, советскому рабочему, отблагодарить партию, правительство, товарища Сталина за отцовскую заботу о советском государстве, о народе. Сейчас я уже работаю в счет 1960 года, но решил, что должен работать еще лучше. Мое прежнее обязательство по достойной встрече 33-й годовщины Великого Октября — ежедневно давать две с половиной нормы — я пересмотрел и увеличил. Встаю на вахту в честь великих строек коммунизма и обязуюсь выполнять три дневных задания при высоком качестве работы. Даю слово в короткий срок обучить двоих молодых рабочих на расточном и карусельном станках.

Одновременно беру социалистическое обязательство обеспечить межремонтную службу станков, на которых я работаю, в течение четырех лет вместо двух лет, как это записано в моем прежнем обязательстве.

Я буду счастлив, если коллективу Херсонского завода имени Коминтерна, в том числе и мне, дадут выполнять работы для великих строек коммунизма. В выполнении такого заказа я приму, как и мои товарищи, самое активное участие.

А. МАТВЕЕВ,
токарь завода имени Коминтерна.

ХЕРСОН.

Навстречу Великому Октябрю

УСПЕХИ НОВОСИБИРСКИХ ПОРТОВИКОВ

С большой трудовой победой идут к великому празднику трудящихся портовики Новосибирска. Коллектив порта (начальник тов. Ботоногов, секретарь партбюро тов. Якубенко, председатель портового комитета профсоюза тов. Катков) 17 сентября достиг установленного пятилетним планом об'ема переработки грузов, а 26 сентября завершил выполнение навигационного плана. Порт переработал грузов на 25 проц. больше, чем в навигацию прошлого года; переработка без участия грузчиков увеличена на 38 проц., себестоимость перегрузочных работ снижена против заданной на 5 проц.

Готовясь достойно встретить 33-ю годовщину Великого Октября, портовики еще шире развертывают социалистическое соревнование. Впереди идут бригады грузчиков тт. Лыкова, Зуйкова, Синицыной, крановщик тов. Панферов, механизаторы тт. Луговой, Головин. По-стахановски трудится на переработке хлебных грузов бригада механика тов. Радченко.

Сейчас коллектив Новосибирского порта готовит Родине новый производственный подарок: он решил сверх плана переработать еще 50 тысяч тонн грузов.

НОВОСИБИРСК (по телеграфу).

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Соревнуясь на достойную встречу 33-й годовщины Великого Октября, работники Семипалатинского судоремонтного завода (директор тов. Семенов, секретарь парторганизации тов. Кротов, председатель завкома тов. Зяблов) выполнили план сентября на 157,6 проц.

Наилучших результатов в борьбе за перевыполнение заданий добились коллективы деревообделочного, механического, литейного и горячих цехов. В дни трудовой вахты в горячих цехах завода производительность труда поднялась в среднем до 180 проц.

Высокая выработка у стахановцев завода — кузнецов тт. Русакова, Авагина, Туркина, медников тт. Головина и Горина, токарей-скоростников тт. Котельникова, Жарова и др. Эти мастера своей профессии вдвое-втрое превысили месячные задания.

В первые дни октября предпраздничное соревнование ознаменовано на Семипалатинском заводе новыми трудовыми достижениями. Судоремонтники дали слово превысить показатели, достигнутые в сентябре.

С. ЯНКОВСКИЙ.

СЕМИПАЛАТИНСК.

ИЗУЧАЮТ ОПЫТ ЛУЧШИХ СТАХАНОВЦЕВ

Метод инженера Ф. Ковалева с одобрением встречен коллективом судоремонтного завода имени Урицкого. Было проведено по этому вопросу совещание руководящих работников завода, затем инженерно-технические работники тт. Гуньобин, Кондратьев, Серлюк и другие ознакомили с сущностью метода инж. Ковалева рабочих в цехах.

Ныне изучаются приемы труда передовиков на наиболее массовых операциях. В токарном цехе изучаются процессы изготовления поршней, цилиндровых втулок, поршневых колец и арматуры; в столярном — процессы изготовления судовой мебели, рам и дверей, в отделочном — процессы шпаклевки и окраски судов, в котельном — сборки корпусов и поделки глушителей и т. д.

Изучение трудовых приемов стахановца-плотника тов. Коваленко позволило, применив его опыт при изготовлении поручней на катере «Кронштадт» и пароходе «Пропагандист», делать ту же работу значительно быстрее. Вдвое поднялась выработка плотников благодаря тому, что они применили приемы труда стахановца тов. Никонова при заготовке и поделке оконных колод.

Изучение, обобщение и внедрение опыта лучших стахановцев завода продолжаются.

А. КОНДРАТЬЕВА,
начальник отдела труда и зарплаты завода имени Урицкого.

На сталинградской земле

«Чайка» плавно отходит от второго причала Сталинградского порта. Зарываясь носом в белые барашки волн, барказ шустро бежит вверх по Волге.

Вот он, прекрасный и величественный Сталинград, который дважды за существование советской власти преградил путь врагам, город-солдат, имя которого войдет в века.

Как живая, встает перед глазами история славного Сталинграда в грозные годы Великой Отечественной войны. Каждый дом, завод, фабрика, улица и площадь города напоминают о славных боевых подвигах его защитников. Весь город подобен величественному памятнику доблести и мужества советских воинов, грудью своей отстоявших волжскую твердыню.

Помощник капитана «Чайки», старый речник-коммунист Василий Степанович Кузнецов — участник героической эпопеи на Волге. Тогда он плавал на барказе «Спортивный». На небольшом суденышке перевозил Василий Степанович для защитников Сталинграда боеприпасы, продовольствие, вооружение. А от правого, сталинградского берега увозил раненых. Когда «Спортивный» был подбит, Василий Степанович с винтовкой в руках стал в ряды воинов. А когда кончилась война, он попросился на «Чайку».

Судно, на котором под стеклом висит дощечка с надписью: «Барказ «Чайка» («Наблюдатель») в дни героической обороны Сталинграда под артиллерийским и минометным огнем противника перевозил через Волгу войска и боеприпасы». Старый речник пришел на барказ для работы по возрождению Сталинграда.

По крутому берегу Волги раскинулся встающий из руин город-герой. Дымят трубы «Красного Октября». А вот и знаменитый Сталинградский тракторный завод, на территории которого сыны Сталинграда вели упорную борьбу с фашистскими захватчиками.

Здесь, в Сталинграде, начался закат гитлеровской армии. Здесь она получила удар такой силы, от которого впоследствии уже не могла больше оправиться. И вот сейчас волею великого Сталина начинается новая эпопея Сталинграда. Здесь начинается строительство Сталинградской ГЭС. На сталинградской земле будет построена одна из величайших в мире гидроэлектростанций.

Сталинградская гидроэлектростанция даст 4 миллиарда киловатт-часов электроэнергии в год Москве, 1 миллиард 200 миллионов киловатт-часов — Центрально-Черноземным областям, 2 миллиарда 800 миллионов киловатт-часов — районам Сталинградской, Саратовской и Астраханской областей, 2 миллиарда киловатт-часов — для орошения и обводнения земель Заволжья и Прикаспия.

Неузнаваемо изменится облик Прикаспийской низменности — этого источника суховеев в Поволжье. Цветущими оазисами станут районы Сарпинской низменности, Черных земель и Ногайской степи.

Сталинградский магистральный самотечный канал, который будет построен на базе ГЭС, а также обводнительная система из Сталинградского водохранилища обводнит около 6 миллионов гектаров земель между реками Волгой и Уралом в северной части Прикаспийской низменности. А всего в районах Прикаспия будет обводнено около 13 миллионов гектаров земель. Таких масштабов не знала и не могла знать человеческая история.

А какие большие перспективы открываются перед речниками! После постройки плотины образуется огромное водохранилище, где местами ширина Волги будет достигать десятков километров. Просторнее и свободнее будет плавать по Волге. Более мощные быстроходные суда поплывут по Волге и Каме, нескончаемым потоком пойдут грузы вверх и вниз. Раз и навсегда будет покончено с мелководьем.

Сейчас на месте будущей стройки идут усиленными темпами подготовительные работы. Почти ежедневно прибывают в Сталинград самые различные грузы, начиная от автомашин и кончая шпалами для железнодорожной ветки.

Рядом с местом будущей стройки создан и уже работает грузовой участок Сталинградского порта. Начальник участка Сергей Михайлович Борисов рассказывает:

— Мы получаем первые грузы для строительства Сталинградской гидроэлектростанции. С каждым днем поток грузов все возрастает. Надо видеть, с каким воодушевлением перерабатывают грузы для Сталинградской ГЭС механизаторы, грузчики, приемосдатчики нашего участка. Старший крановщик Николай Федорович Лопушков и крановщик-комсомолец Николай Дьяков при выгрузке леса для новостройки дают по полторы-две нормы в смену. Их примеру следуют и многие другие. Правда, мы еще не на полную мощность используем механизмы, недостаточно четко организован труд грузчиков. Но коллектив участка сделает все возможное для быстрейшей переработки грузов для гидроэлектростанции, и мы не останемся в долгу перед строителями.

Со всех концов страны в адрес начальника «Сталинградгидростроя» тов. Логинова поступают сотни писем, авторы которых — инженеры и техники, рабочие и работницы заводов, фабрик и строек, колхозники и колхозницы—выражают горячее желание принять участие в величайшей стройке современности.

В середине сентября комсомольцы и молодые рабочие Сталинградской судоверфи в своем обращении ко всей молодежи Сталинграда и области писали:

«Мы, комсомольцы и молодежь Сталинградской судоверфи, решили за счет повышения производительности труда, экономии материала, сырья и электроэнергии построить в этом году для «Сталинградгидростроя» сверх плана один буксирный пароход. Это будет началом нашего большого вклада в строительство Сталинградской ГЭС».

Призыв молодых патриотов нашел горячий отклик среди комсомольцев и молодежи Сталинграда и области. Их поддержали тракторозаводцы, коллективы «Красного Октября», лесозавода имени Ермана, кирпичного завода № 4 и многих других предприятий. Свои обязательства сталинградцы выполняют с честью. Каждый день «Фонд «Сталинградгидростроя» растет и растет за счет стахановской работы по выпуску сверхплановой продукции на десятках предприятий Сталинграда и области.

Пройдет шесть лет. И за этот короткий срок на Волге у Сталинграда мириадами огней засияет одно из величайших сооружений коммунизма — Сталинградская гидроэлектростанция. По могучей безбрежной Волге поплывут, как сказочные великаны, суда. Плодородными и богатыми станут засушливые степи Поволжья и Прикаспия.

Начнется новая блестящая страница города на Волге, носящего имя великого Сталина, гениального зодчего коммунизма.

А. КУЗОВЛЕВ.

СТАЛИНГРАД (наш спец. корр.).

Самая демократическая в мире избирательная система

17 декабря 1950 года состоятся выборы в местные Советы депутатов трудящихся Российской Федерации. В этот же день будут проводиться выборы в местные Советы депутатов трудящихся в восьми других союзных республиках и 24 декабря — в остальных союзных республиках.

Менее трех лет прошло со дня последних выборов местных органов государственной власти, состоявшихся в декабре 1947 года. За это время советский народ под руководством большевистской партии добился огромных успехов в борьбе за построение коммунистического общества.

Хозяйственные и политические успехи советских людей неразрывно связаны с плодотворной деятельностью местных Советов, их депутатов и постоянных комиссий. Советы—наиболее массовая политическая организация, они ближе всего стоят к народу, а повседневное участие трудящихся в работе Советов является могучим источником силы Советов.

По всей Российской Федерации и другим республикам развертывается подготовка к предстоящим выборам местных органов государственной власти. 3 октября опубликовано «Положение о выборах в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся РСФСР».

Избирательный закон Российской Советской Федеративной Социалистической Республики, как и других советских республик, полностью основан на незыблемых принципах Сталинской Конституции.

Статья первая Положения о выборах в местные Советы депутатов трудящихся гласит:

«На основании статьи 138 Конституции РСФСР выборы депутатов в краевые и областные Советы депутатов трудящихся, Советы депутатов трудящихся автономных областей и национальных округов, в районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся производятся избирателями на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании».

Выборы в местные органы государственной власти являются всеобщими потому, что все граждане, достигшие ко дню выборов 18 лет, за исключением лиц, лишенных избирательных прав по суду, и умалишенных, имеют право участвовать в выборах депутатов и быть избранными в Советы депутатов трудящихся. Ни расовая и национальная принадлежность, ни пол, ни вероисповедание, образовательный ценз, оседлость, социальное положение и прошлая деятельность не являются причиной, ограничивающей участие в выборах Советов. Фактически все взрослое население имеет право избирать и быть избранным.

Наши выборы являются равными потому, что все граждане — мужчины и женщины, какое бы они положение ни занимали, будут участвовать в выборах на равных основаниях. Каждый гражданин нашей республики имеет на выборах один голос.

Выборы в Советы являются прямыми потому, что все депутаты, начиная от сельского и поселкового Совета до краевого и областного Совета депутатов трудящихся, избираются непосредственно самими гражданами путем прямой подачи голосов.

Социалистический демократизм, нашедший свое яркое отражение в избирательной системе, коренным образом отличается от избирательных законов буржуазных стран. В Соединенных Штатах Америки, например, более 10 миллионов трудящихся негров лишены избирательных прав, как не имеющие достаточного образования. В избирательных законах 48 штатов существует более 50 различных ограничений избирательных прав. Никогда не было и не может быть политического равенства между кучкой американских финансовых королей и многомиллионной армией безработных. Хваленая американская «демократия» выглядит насквозь лицемерной, явным надувательством для трудового народа.

Подлинная демократичность нашей избирательной системы, свободной от каких-либо ограничений, выражена с предельной ясностью в главе II о порядке составления списков избирателей. Согласно Положению о выборах в списки избирателей включаются все граждане, имеющие избирательное право и проживающие постоянно или временно к моменту составления списков на территории данного Совета и достигшие ко дню выборов 18 лет. Списки составляют исполнительные комитеты городских Советов депутатов трудящихся, исполкомы сельских и поселковых Советов и за 30 дней до выборов вывешивают для всеобщего обозрения. Каждый избиратель лично может проверить правильность составления списков. В случае обнаружения неправильностей в списках избирателей: невключения в список, исключения из списка, искажения фамилии, имени и отчества и других, избиратель подает заявление в исполком Совета депутатов трудящихся, опубликовавший его. Заявления трудящихся исполком должен рассмотреть в трехдневный срок. Если заявитель почему-либо будет не согласен с решением исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся, то он может подать об этом жалобу в Народный суд, который в трехдневный срок обязан рассмотреть жалобу и сообщить свое решение подателю жалобы и исполнительному комитету Совета депутатов трудящихся. Решение Народного суда является окончательным.

В следующих пяти главах (III, IV, V, VI и VII) Положения о выборах устанавливается порядок образования избирательных округов и создания избирательных комиссий.

Избирательные округа по выборам местных Советов депутатов трудящихся образуются по постановлениям соответствующих исполнительных комитетов.

Списки избирательных округов по выборам в местные органы государственной власти Российской Федерации опубликовываются исполнительными комитетами Советов депутатов трудящихся не позднее чем за 55 дней до выборов. Положение о выборах устанавливает нормы для образования избирательных округов. Их количество в том или ином городе, крае, области, районе, сельском или поселковом Совете, определяется численностью населения, проживающего на данной территории, что находится в полном соответствии с демократическими принципами советской избирательной системы.

Для руководства выборами создаются избирательные комиссии. Они составляются из представителей от профессиональных организаций рабочих и служащих, кооперативных организаций, коммунистических партийных организаций, организаций молодежи, от культурных, технических и научных обществ и других общественных организаций и обществ трудящихся, зарегистрированных в установленном законом порядке, а также от собраний рабочих и служащих по предприятиям и учреждениям, собраний крестьян по колхозам и селам, рабочих и служащих совхозов — по совхозам.

В состав избирательных комиссий советские люди выдвигают лучших своих представителей, которым они поручают выполнение почетных и ответственных задач. На избирательные комиссии возлагается обязанность строго наблюдать за неуклонным исполнением Положения о выборах. Они должны добиться того, чтобы каждый советский избиратель мог беспрепятственно осуществить свое почетное право избрать депутатов в местные органы государственной власти РСФСР.

За 45 дней до выборов образуются избирательные участки. Они создаются для приема избирательных бюллетеней и подсчета голосов.

Всю работу по руководству выборами на избирательных участках осуществляют участковые избирательные комиссии. Они составляются по тому же принципу, что и окружные избирательные комиссии.

На участковые комиссии возложен прием заявлений о неправильностях в списках избирателей, прием бюллетеней, подсчет голосов по каждому кандидату в депутаты. По окончании подсчета голосов участковая избирательная комиссия представляет в окружную комиссию протокол подсчета голосов и сдает делопроизводство на хранение соответственно исполкому районного или городского Совета депутатов трудящихся.

Образованием избирательных участков создаются все необходимые удобства для избирателей при подаче голосов. При этом учитываются национальные, территориальные, бытовые и другие особенности жизни населения каждого района. Независимо от того, где в день выборов будет находиться избиратель — в поезде дальнего следования или на корабле, на Дальнем Севере и т. д., —он будет иметь возможность полностью осуществить свои права, предоставленные ему Сталинской Конституцией.

Положение о выборах просто и четко определяет порядок выставления кандидатов в депутаты (глава IX). Выдвижение и регистрация кандидатов в депутаты—важнейшая часть избирательной кампании. Предвыборные собрания трудящихся по выдвижению кандидатов проходят в нашей стране, как большой праздник. Советские люди тщательно подходят к подбору и выдвижению кандидатов. Они называют своими представителями людей уважаемых, верных дочерей и сыновей Родины, беспредельно преданных великому делу коммунизма, партии Ленина—Сталина.

Избирательный закон строго охраняет права избирателей, в этом заключается одно из важнейших преимуществ социалистической демократии над буржуазной.

Выборы на всей территории РСФСР и в ряде других республик будут проходить в один нерабочий день, в воскресенье, 17 декабря 1950 г. Подача бюллетеней начнется в 6 часов утра и закончится в 12 часов ночи по местному времени. Каждый избиратель в день выборов лично является в помещение участковой комиссии и по пред'явлении документа, удостоверяющего личность, получает бюллетени. Их заполнение производится в специальной комнате (кабине), где запрещается присутствие других избирателей. В бюллетенях избиратель оставляет те кандидатуры, за которые он желает подать свой голос, а остальные вычеркивает.

В день выборов, в 12 часов ночи, заканчивается подача голосов, и участковая комиссия, вскрыв избирательные ящики, производит подсчет голосов. В Положении о выборах (глава XII) строго определяется порядок подсчета голосов. В помещении, где участковая избирательная комиссия производит подсчет голосов, могут присутствовать специально на то уполномоченные представители общественных организаций и обществ трудящихся, представители печати. Бюллетени подсчитываются по каждому округу в отдельности. Об этом составляется протокол по форме, установленной Президиумом Верховного Совета РСФСР. Избранным считается кандидат, получивший абсолютное большинство голосов, т. е. больше половины всех голосов, поданных по округу и признанных действительными.

Политорганы и партийные организации речного транспорта накопили большой опыт агитации во время проведения выборов в Верховный Совет СССР. Сейчас для партийных организаций и многотысячной армии агитаторов нет более почетной задачи, как раз'яснение трудящимся избирательного закона. Привести для этого в действие все формы устной, печатной и наглядной агитации — боевая задача.

В. ЖУЛИН.

Делегат речников Дона

Кто не знает на Дону знатного токаря ростовского завода «Красный флот» Евгения Ивановича Соловьева. Этот неутомимый труженик выполнил с начала первой послевоенной сталинской пятилетки уже 15 годовых норм.

Уже четвертый месяц на заводе по инициативе этого активного сторонника мира, организатора социалистического соревнования среди судоремонтников Дона, изо дня в день несут вахту мира все рабочие — токари, слесари, плотники, столяры, электросварщики, котельщики, люди многих других профессий.

На общезаводском собрании коллектив избрал своим делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира лучшего стахановца — Евгения Ивановича Соловьева, человека, воспитавшего за 15 лет своей производственной деятельности около ста токарей высокой квалификации, прекрасных мастеров своего дела.

Посылая своего делегата тов. Соловьева на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира, все до единого труженики «Красного флота» твердо и решительно сказали ему, чтобы он от их имени заявил на конференции:

— Донские речники и впредь будут своим самоотверженным трудом еще выше поднимать могущество советской Родины.

РОСТОВ (наш корр.).

Протест Советского Правительства Правительству США

9 октября Заместитель Министра Иностранных Дел СССР А. А. Громыко принял посланника — советника Посольства США в Москве г. У. Барбура и передал ему следующую ноту, предварительно огласив текст ноты:

«Правительство Союза ССР считает необходимым заявить Правительству Соединенных Штатов Америки следующее.

8 октября в 16 час. 17 мин. по местному времени два истребителя военно-воздушных сил США типа «Шутинг-Стар» (F-80) грубо нарушили государственную границу СССР и, подойдя на бреющем полете к советскому аэродрому, расположенному на берегу моря, в районе Сухая Речка в 100 километрах от советско-корейской границы, обстреляли аэродром из пулеметов. В результате обстрела аэродромному имуществу нанесен ущерб.

В связи с этими провокационными действиями американских военно-воздушных сил, выразившимися в грубом нарушении американскими военными самолетами государственной границы СССР и в обстреле советского аэродрома, Советское Правительство заявляет Правительству Соединенных Штатов решительный протест.

Советское Правительство настаивает на строгом наказании лиц, ответственных за нападение на советский аэродром, и ожидает от Правительства США заверения, что им будут приняты необходимые меры к недопущению впредь подобных провокационных действий.

Советское Правительство считает необходимым заявить, что ответственность за последствия подобных действий со стороны авиации США ложится всецело на Правительство Соединенных Штатов Америки».

г. Барбур заявил, что по этому вопросу необходимо якобы иметь дело с Организацией Об'единенных Наций, поскольку в районе Кореи действуют вооруженные силы Об'единенных Наций, под этим предлогом г. Барбур отказался принять ноту.

А. А. Громыко указал на совершенную необоснованность доводов г. Барбура, так как в ноте Советского Правительства речь идет об обстреле советского аэродрома самолетами военно-воздушных сил США, а не какими-то иными самолетами. Разумеется, ответственность за подобные провокационные действия должны нести американские военные власти, находящиеся под контролем правительства США.

В тот же день изложенная выше нота Министерства Иностранных Дел СССР была направлена американскому посольству в Москве.

По-боевому выполнять решения ЦК ВЛКСМ

Постановление ЦК ВЛКСМ «О работе комсомольских организаций предприятий, судов и строек Министерства речного флота» и решения IV пленума ЦК ВЛКСМ восприняты комсомольскими организациями речников как боевая программа их дальнейшей работы. Во всех пароходствах, бассейновых управлениях пути и управлениях ГВРУ прошли комсомольские собрания, на которых обсуждались эти важные документы.

На собраниях актива, в первичных комсомольских организациях были намечены и сейчас претворяются в жизнь практические мероприятия по улучшению организационной, политико-воспитательной и культурно-массовой работы. В Днепровском, Донском, Северо-Западном, Нижнеиртышском, Беломорско-Онежском и других пароходствах совместно с территориальными комсомольскими органами проведены бассейновые и кустовые собрания комсомольского актива.

Уже сейчас можно подвести некоторые итоги хода выполнения этих решений.

В комсомольских организациях Северо-Западного пароходства значительно улучшилась организационная и политико-воспитательная работа среди молодежи. Учитывая критику комсомольского актива, политотдел организовал в сентябре вечер содружества молодых речников Ленинграда. На этом вечере лектор горкома ВЛКСМ прочитал лекцию «Молодежь мира в борьбе за мир и единство». На вечере выступил коллектив художественной самодеятельности речников. Комсомольскими организациями проведена большая работа по привлечению молодежи к занятиям в вечерних школах. 218 молодых речников бассейна из'явили желание учиться в вечерних школах молодежи плавсостава.

В Московско-Окском пароходстве после решения ЦК ВЛКСМ за август и сентябрь принято в члены ВЛКСМ 88 лучших производственников, из них 31 человек из числа молодежи, плавающей на судах. Созданы 3 новые первичные комсомольские организации на пароходах «Веретенников», «Правда», «Спартанец». На заводе «Память Парижской Коммуны» за сентябрь принято в члены ВЛКСМ 10 человек.

Во многих пароходствах и бассейновых управлениях пути, на большинстве судов транзитного и технического флота после постановления ЦК ВЛКСМ созданы комсомольские организации. Задача состоит в том, чтобы обеспечить дальнейшее организационно-политическое укрепление комсомольских организаций плавсостава, сделать их боеспособными, умело решающими задачи, стоящие перед ними.

Комсомольские организации заметно оживили работу по вовлечению молодежи в социалистическое соревнование, распространению опыта работы новаторов речного транспорта, проявляя больше заботы о производственно-техническом обучении молодежи. Проводится работа по раз'яснению молодежи Устава о дисциплине и Устава службы на судах речного флота. Значительно увеличилось число молодых речников, перевыполняющих свои производственные задания. Все больше и больше комсомольско-молодежных судов рапортует о досрочном выполнении навигационных планов.

В этом году значительно организованнее прошло комплектование комсомольской сети политического просвещения. Большинство политорганов своевременно решило вопрос с подбором и подготовкой пропагандистов.

В Западносибирском пароходстве в новом учебном году создано в комсомольской политсети 29 кружков по изучению общественного и государственного устройства СССР и Устава ВЛКСМ, 18 политшкол, 61 кружок по изучению биографий вождей партии В. И. Ленина и И. В. Сталина и 9 кружков по изучению истории ВКП(б). По сравнению с прошлым годом число кружков по изучению биографий В. И. Ленина и И. В. Сталина увеличилось на 50, а число кружков по изучению общественного и государственного устройства СССР и Устава ВЛКСМ — на 18.

ЦК ВЛКСМ требует от комсомольских организаций проявлять больше заботы о повышении общеобразовательного уровня комсомольцев и молодежи. Желающих учиться в вечерних школах рабочей молодежи и школах плавсостава очень много. Политорганы, хозяйственные руководители должны помочь молодежи в создании всех необходимых условий для успешной общеобразовательной учебы.

Большое внимание комсомольских организаций было обращено на улучшение культурно-массовой и физкультурной работы.

Политорганы принимают меры к тому, чтобы улучшить культурно-массовую работу. Комсомольские организации пристани Новгород и Новгородского судоремонтного завода, например, явились инициаторами проведения ремонта клуба своими силами. При клубе организован духовой оркестр, пополнился за счет молодежи состав участников художественной самодеятельности, избран совет клуба. На заводе значительно оживилась физкультурная работа.

Комсомольская организация Невского судоремонтного завода значительно усилила связь с заводским клубом. Сейчас при клубе работают 12 различных секций и кружков, среди которых драматический, хоровой, хореографический и др. Создан духовой оркестр.

Постановление ЦК ВЛКСМ о работе комсомольских организаций речного флота требует от обкомов, крайкомов, ЦК комсомола союзных республик усиления руководства речными комсомольскими организациями. Многие из них, выполняя это постановление, проделали определенную работу. Ленинградский, Ростовский, Архангельский, Омский и многие другие обкомы комсомола разработали и приняли на бюро комитетов меры по улучшению работы комсомольских организаций речного флота. Ростовский обком комсомола создал бригаду из работников обкома и горкома, которая была послана в комсомольские организации на суда. Бригада проверила состояние работы судовых комсомольских организаций, оказала им практическую помощь в проведении собраний, в составлении мероприятий по выполнению постановления ЦК ВЛКСМ, в улучшении организации социалистического соревнования.

Однако не все еще территориальные комсомольские органы улучшают руководство комсомольскими организациями речного флота, не оказывают им систематической помощи в работе, неудовлетворительно выполняют постановление ЦК ВЛКСМ. Примером этого может служить Калининский горком ВЛКСМ, который до сего времени не обсудил на бюро горкома постановление ЦК ВЛКСМ и не наметил никаких мер по его выполнению. Большую медлительность допускают Астраханский, Гомельский и другие обкомы комсомола. А это об'ясняется в известной мере тем, что политорганы робко ставят перед ними вопросы, связанные с усилением руководства комсомольскими организациями речного флота.

Некоторые политотделы, например, пароходства Волготанкер (начальник тов. Конаков), Печорского (начальник тов. Колбасников), недопустимо медлят с обсуждением и конкретным раз'яснением решений ЦК ВЛКСМ в комсомольских организациях.

Мало еще оказывают деловой помощи политотделы первичным комсомольским организациям. Об этом говорит хотя бы такой факт. Комсомольское собрание на пристани Казань, обсуждая постановление ЦК ВЛКСМ, не наметило никаких конкретных мероприятий по реализации постановления, а находившийся в это время в Казани инструктор политотдела Волжского грузо-пассажирского пароходства тов. Пузанов не помог комсомольской организации.

Политорганы пароходств, партийные и комсомольские организации должны, основываясь на решениях ЦК ВЛКСМ, принять меры к решительному улучшению политико-воспитательной работы среди комсомольцев и молодежи.

Успешное выполнение решений ЦК ВЛКСМ поможет укрепить первичные комсомольские организации на речном транспорте, расширить их связи с широкими массами молодежи, еще лучше вести дело коммунистического воспитания молодых речников.

И. ЛОХМАТОВ,
начальник сектора комсомольской работы Политуправления.

Результат стахановского труда

Коллектив Городецкого механического завода Главречпрома (директор тов. Курочкин, главный инженер тов. Богородский) 22 сентября выполнил свой пятилетний план, дав для речного флота продукции на десятки миллионов рублей.

Городецкий завод вырос на пустыре, на городской окраине. Советские люди возвели здесь новые корпуса, оснастили производство прекрасным оборудованием. Работники завода хорошо используют новую технику, добиваясь ритмичной работы, систематического выполнения и перевыполнения плана, непрестанной мобилизации внутренних резервов.

Многие стахановцы Городецкого завода, стремясь умножить свой вклад в послевоенную сталинскую пятилетку, уже выполнили по нескольку пятилетних заданий. Так, знатный слесарь завода коммунист Александр Евгеньевич Аринин выполнил с начала послевоенной пятилетки 17 годовых норм, фрезеровщик тов. Лаврентьев—14 годовых норм, рабочие тт. Жестков, Сидоров имеют на своем стахановском счету по 12 годовых норм, литейщик т. Разгулов—11.

За годы послевоенной пятилетки на заводе освоили много новых видов продукции: паровые машины для под'емных кранов, несколько типов насосов, в том числе вакуумных — для сыпучих грузов. В освоении новой продукции и совершенствовании технологии большая заслуга принадлежит рационализаторам тт. Рожкову, Чернову, Провалову, Богородскому, Седову и др. Только в 1950 году внедрено в производство 47 предложений рационализаторов, что даст заводу 115 тысяч рублей годовой экономии.

Сейчас работники завода с воодушевлением несут предоктябрьскую вахту, добиваясь выполнения производственной программы 1950 года ко Дню Сталинской Конституции.

Ф. УЛЬЯНЫЧЕВ.

ГОРОДЕЦ.

Важные условия улучшения работы промышленности речного транспорта

З. А. ШАШКОВ,
министр речного флота СССР

Проведенное министерством Всесоюзное совещание работников промышленности и материально-технического снабжения * имело целью прежде всего мобилизовать широкие массы речников на образцовую подготовку и проведение предстоящего зимнего судоремонта.

В связи с ростом речных перевозок флот должен непрерывно пополняться новыми судами, а это означает, что из года в год будет увеличиваться об'ем работы нашей промышленности как в области строительства флота и оборудования для него, так и в области судоремонта.

Кроме того, требуются дальнейшее повышение технического состояния транспортных средств и улучшение их эксплоатации. Все это обязывает работников нашей промышленности быстрее изживать кустарщину на производстве, шире и энергичнее применять индустриальные методы не только в строительстве, но и на ремонте флота.

За последние годы наша промышленность несколько улучшила свою работу. Это сказалось в освоении выпуска новых видов продукции и внедрении потока в судостроении, а также в более организованном проведении ремонта флота и повышении его качества. Значительно уменьшилось количество повторных заходов судов на ремонт в течение навигации, что следует об'яснить не только развитием бурлаковского движения во флоте, но и поддержкой этого движения со стороны коллективов промышленных предприятий в форме применения гарантийного ремонта.

Благодаря более широкому внедрению новых методов технической эксплоатации флота и гарантийному заводскому ремонту министерство сокращает расходы на текущий ремонт флота, увеличивает об'ем среднего ремонта, постепенно улучшая техническое состояние транспортных средств.

Но наряду с известными достижениями еще имеются крупные недостатки в работе промышленности.

У нас есть инициативные директора, которые настойчиво работают над совершенствованием производства, организуют его на основе внедрения новой техники и технологии. В качестве примера можно указать на директора Астраханского завода им. Ленина тов. Смирнова. Он, правда, не инженер по образованию, но умеет по-инженерному решать вопросы организации производства, доказательством чего являются успехи этого завода в гарантийном ремонте флота. А есть и такие директора, как тов. Филадельфин с завода им. Куйбышева, который, хотя и имеет диплом инженера, работает кустарно, постепенно растрачивает свой инженерный багаж, не растет, не развивает в себе чувство нового. И это сказывается на работе завода.

Возросшие и усложнившиеся задачи нашей промышленности требуют, чтобы ее руководители прежде всего повышали свой технический и культурный уровень, развивали чувство нового, имели вкус к организаторской работе. Без этого нельзя обеспечить перестройку работы промышленности на основе новой техники и технологии. Без этого мы не изживем кустарщину в производстве, которая выражается, в частности, в слабом развитии на наших промпредприятиях вальцевого хозяйства, в изготовлении болтов, заклепок и других метизов на каждом предприятии в отдельности, в отсутствии стандартов и нормалей на судоремонтные детали, например, колесные.

Никак нельзя мириться с фактами, которые приводили участники совещания, когда при проектировании новых машин и механизмов предусматривается применение десятков типоразмеров деталей. Это вызывает трудности и в технологии изготовления машин и механизмов, и в последующем ремонте их, а также в обеспечении таких заказов материалами.

Работы по стандартизации и нормализации, начатые министерством в области промышленного производства, должны вестись в более широком масштабе. Вот где от наших научных работников-проектировщиков требуются чувство нового, знание технических достижений в других отраслях промышленности и быстрое перенесение этих достижений в практику речного транспорта.

Известную часть оборудования для капитального и восстановительного, а также среднего и даже текущего ремонта мы изготовляем сейчас в порядке кооперированных поставок. Большинство работников пароходств и предприятий правильно поняло значение этой системы организации работы промышленности. Но имеются директора и главные инженеры заводов, а также пароходств, которые подрывают новое, очень полезное дело.

Особенно плохо выполняют задания по производству механизмов и оборудования предприятия Главсеверофлота. Характерный факт. Главный инженер Северо-Западного пароходства тов. Полтавцев, когда идет речь о причинах отставания судоремонта на подведомственных ему предприятиях, ссылается на неудовлетворительную поставку оборудования заводами других пароходств, хотя сам он не обеспечивает выпуска, например, инжекторов, Невским заводом.

Придавая исключительную роль кооперированию в работе промпредприятий, мы должны установить жесткий контроль за выполнением каждого задания по кооперированным поставкам, причем необходимо обращать внимание не только на соблюдение сроков, но и на качество продукции. Практика кооперирования должна всемерно содействовать изжитию узковедомственного подхода в работе наших предприятий.

В связи с вопросом о кооперировании следует особо сказать об изготовлении сменных деталей для двигателей внутреннего сгорания. Теплоходный флот быстро растет. У него — огромное будущее. Между тем отношение к нему не везде серьезное.

Некоторые наши заводы обязаны были выполнить специальные задания по производству и поставкам пароходствам деталей для двигателей внутреннего сгорания. Однако руководители ряда предприятий безответственно отнеслись к этому делу.

Так, Киевский завод им. Сталина (директор завода тов. Тихиенко, главный инженер Днепровского пароходства тов. Ефименко) срывает выпуск деталей для двигателей «3Д6». Он не отгрузил до настоящего времени ни одной детали и даже отказался от заключения договоров.

Гомельский завод (и. о. директора тов. Сурыгин, главный инженер Верхнеднепровского пароходства тов Докукин) также не поставил ни одной детали.

Не справились с освоением топливной аппаратуры для двигателей «3Д6» на Куйбышевском заводе (директор тов. Трофимов, главный инженер Волжского грузового пароходства тов. Макарычев).

Перечисленные руководители заводов и пароходств должны немедленно принять меры к обеспечению поставок всего предусмотренного количества деталей каждому заказчику в течение октября—декабря.

Одной базы по ремонту двигателей «3Д6» в Киеве недостаточно. Необходимо ускорить создание соответствующих баз и в других бассейнах, в частности, в Котласе — для флота Севера и в Красноярске, на заводе им. Побежимова — для флота Востока. Нельзя допустить, чтобы теплоходный флот эксплоатировался на износ.

Исключительное значение приобретают подготовка и переподготовка кадров для обслуживания двигателей внутреннего сгорания. Эксплоатация теплоходного флота должна быть доверена людям, обладающим высокой квалификацией, способным обеспечить наиболее эффективное использование современной судовой техники.

В улучшении организации судоремонтного производства главным рычагом должны стать графики планово-предупредительного ремонта флота.

Если до сих пор мы много говорили о значении этих графиков и ощупью шли по пути их внедрения, не были готовы к широкому переходу на них, то с зимы 1950-1951 гг. планово-предупредительный ремонт должен стать основным законом для нашей промышленности.

Графики планово-предупредительного ремонта создают возможность заблаговременной разработки твердых планов работы промышленных предприятий, заблаговременной подготовки технической документации, с которой до настоящего времени у нас обстоит крайне неблагополучно. Графики планово-предупредительного ремонта позволяют упорядочить изготовление сменно-запасных частей и планирование материально-технического обеспечения производственной программы.

На совещании было много жалоб на разрыв между планами работы промышленности и материально-технического снабжения.

Это — серьезнейший порок. Производственный план не может быть выполнен, если он не обеспечивается необходимыми материальными ресурсами. Придавая исключительное значение данному вопросу, мы на очередном заседании коллегии обсудим его.

Учтя предложения совещания, министерство примет решения, которые должны гарантировать полное соответствие производственных планов наших промпредприятий и планов материально-технического снабжения. Эту задачу мы ставим сейчас перед центральным аппаратом министерства как одну из главных.

Главные инженеры пароходств и директора предприятий, организуя ремонт флота, должны теперь уже исходить из задачи безусловного выполнения задания по ремонту каждого судна в строгом соответствии с установленной для него категорией. **Соблюдение графиков планово-предупредительного ремонта будет отныне считаться важнейшим показателем работы каждого пароходства, каждого промпредприятия.** Факты отступления от графиков этого ремонта, допущенные в Волжском грузовом и ряде других пароходств, свидетельствуют о том, что в аппаратах пароходств, в первую очередь их главные инженеры и работники механико-судовых служб, еще не поняли исключительного значения системы планово-предупредительного ремонта.

В процессе осуществления этой системы мы должны решить и такую задачу, как всемерная модернизация флота. На судах до сих пор применяется много вспомогательных механизмов — лебедок, шпилей, рулевых машинок, приводимых в действие вручную. На их ремонт затрачиваются еже-

* Переработанная стенограмма выступления на Всесоюзном совещании работников промышленности и материально-технического снабжения 6 октября 1950 года.

Производственная перекличка работников флота и берега

С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНИТЬ ВЗЯТЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

400 тонн сэкономленного топлива

Навигации 1948 и 1949 годов нефтевоз «Академик Губкин» проплавал без заводского ремонта, успешно перевыполняя при этом все производственные задания. В зиму 1949—1950 гг. нефтевоз был в третий раз поставлен на отстой без заводского ремонта.

На пороге нынешней навигации команда судна, составляя руслановский план, вписала в него обязательство сэкономить за навигацию 400 тонн жидкого топлива.

Сейчас мы рады доложить, что свое обязательство выполнили. За истекший период навигации, т. е. с момента под'ема паров до 1 октября, мы должны были, согласно нормам, получить с нефтемашинки 2.379 тонн топлива, а фактически взяли на 400 тонн меньше. Весь сентябрь мы проработали на сэкономленном мазуте и еще имеем некоторый остаток на последующее время. До конца навигации, несмотря на трудности осеннего периода, собираемся сберечь дополнительное количество мазута.

Как мы добиваемся экономии?

Главным ее источником является правильный режим эксплоатации котлов. Предусмотрев в судовом стахановском плане мероприятия, обеспечивающие правильный режим, мы неукоснительно выполняем то, что наметили: обработку питательной воды с помощью автоматической подачи антинакипина в котлы через трубочку, вмонтированную во всасывающую питательную трубу, что поддерживает среднее натронное число в границах 550; строго установленный режим продувки; шламоотделители продуваются через каждый час, нижняя продувка производится раз в сутки, верхняя — один раз в двое суток. Следует указать, что в прошлом году мы производили нижнюю продувку один раз в пять дней, но при этом чрезмерно повышалось содержание соли в воде. Изменив режим продувки, участив ее, мы устранили этот недостаток.

Результат всего этого таков: 29 сентября, после 1.700 часов беспромывочной работы, проведя промывку и контрольный осмотр одного из котлов, мы обнаружили, что в нижней части бочки оказалось четыре ведра жидкого шлама, на поверхности нагрева накипь не превышала 0,3—0,4 миллиметра, причем и этот слой легко удаляется струей горячей воды. А ведь по нормам межпромывочный период для нашего парохода составляет 720 часов!

Нелишне также учесть, что котлы парохода работают без вырезки дымогарных труб, а, следовательно, и без механической очистки вот уж третий год.

Большое внимание уделяет машинная команда правильному режиму горения и поддержанию нормального уровня воды в котлах. В начале навигации мы проделали такой опыт. Одна из вахт строго поддерживала нормальный, всегда одинаковый уровень, а последующая вахта допускала его колебания. Замеры расхода топлива показали, что в первом случае было его израсходовано на 32 килограмма меньше, чем во втором случае. Этот опыт послужил для всей команды наглядным доказательством того, как важно поддерживать в котлах нормальный уровень воды.

Не меньшее значение придается подогреву питательной воды. Правильно используя водоподогреватели, мы подаем в котлы воду с температурой — 112—123°.

Расход топлива учитывается у нас по вахтам. Перед началом вахты и в конце ее уровень мазута в дежурном ящике замеряется мерительной линейкой. Один сантиметр на рейке равен 23 килограммам. Каждая соревнующаяся вахта, каждый кочегар настойчиво борется за то, чтобы сберечь побольше мазута, не снижая заданных на данную вахту технических измерителей. Наилучших результатов по экономии добились кочегары тт. Смурыгин и Бочарников, помощники механика тт. Смолин и Шеблов.

Все больше мы убеждаемся в огромных преимуществах введенной нами в этом году циркуляционной системы смазки главной машины. Наряду с упрощением обслуживания явно ощущаются уменьшение трения в узлах и облегчение хода машины. Специальные испытания, которые механико-судовая служба Волготанкера наметила провести в конце навигации, сопровождая их повторным обмером деталей, позволят точно установить достигаемый эффект. Но на уменьшение расхода топлива новая система смазки, несомненно, оказывает большое влияние. Оправдала себя и механическая подача жидкой смазки на гребные колеса.

Экономичной работе главной машины способствует также хорошее состояние мокровоздушного насоса. Тщательным уходом, содержанием в исправности всех устройств нам удается постоянно поддерживать вакуум в 680 миллиметров при сравнительно высокой — до 50° — температуре конденсата.

Как известно, расход топлива во многом зависит и от палубной команды, от судоводителей. Надо сказать, что у нас они работают в тесном содружестве с машинной командой.

Эксплоатируя мощный 1.200-сильный нефтевоз третий год без ремонта, сокращая расход топлива, команда в то же время добивается непрерывного роста перевозок. Из месяца в месяц планы перевыполняются. Сентябрьское задание мы реализовали на 120 проц.

Воодушевленный историческими решениями правительства о гигантских стройках на Волге и Днепре, в Средней Азии и Крыму, коллектив борется за то, чтобы ознаменовать предоктябрьское соревнование новыми успехами и к 10 октября завершить навигационный план. Перевезя до постановки судна на зимовку большое количество грузов сверх плана, мы будем тем самым способствовать более быстрому претворению в жизнь великих сталинских предначертаний.

В. ЧЕБОТАРЕВ,
механик нефтевоза «Академик Губкин», лауреат Сталинской премии.



КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН 1950 ГОДА

Нефтевоз «Гибнер» (капитан тов. **Топаев**, механик тов. **Юсупов**) Волготанкера.

Теплоход «Алексей Маресьев» (капитан тов. **Распутин**, механик тов. **Пимашкин**) Нижнеиртышского пароходства.

Пароход «Григорий Пирогов» (капитан тов. **Баранов**, механик тов. **Дьячков**) Московско-Окского пароходства.

Пароход «Керчь» (капитан тов. **Ольховой**, механик тов. **Ковалев**) Амурского пароходства.

Пароход «Коминтерн» (капитан тов. **Куланов**, механик тов. **Григорьев**) Амурского пароходства.

Пароход «Молотов» (капитан тов. **Белозеров**, механик тов. **Тунский**) Амурского пароходства.

Теплоход «Тимур Фрунзе» (капитан тов. **Холопов**, механик тов. **Плотников**) Енисейского пароходства.

КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЯТИЛЕТНЕЕ ЗАДАНИЕ

Волжское бассейновое управление пути (начальник тов. **Цибин**, заместитель начальника по политчасти тов. **Лейви**, председатель баскомреча тов. **Ярославцев**).

Пристань Левшино (начальник тов. **Полежаев**, секретарь партбюро тов. **Никонова**, председатель пристанкома тов. **Сюзева**) Камского пароходства.

Пароход «Батуми» (капитан тов. **Золотухин**, механик тов. **Гродюшко**) Амурского пароходства.

Пароход «Андрей Жданов» (капитан тов. **Обливанцев**, механик тов. **Крапивин**) Амурского пароходства.

Пароход «Ленинград» (капитан тов. **Корниенко**, механик тов. **Филиппов**) Амурского пароходства.

Пароход «Новороссийск» (капитан тов. **Шинковский**, механик тов. **Кикрюков**) Амурского пароходства.

Пароход «Баку» (капитан тов. **Умпелев**, механик тов. **Исаев**) Амурского пароходства.

Пароход «Чичерин» (капитан тов. **Юрчаков**, механик тов. **Петров**) Амурского пароходства.

Пароход «Маяковский» (капитан тов. **Болдырев**, механик тов. **Ланкин**) Амурского пароходства.

Теплоход «Киров» (капитан тов. **Вальдес**, механик тов. **Ковалев**) Амурского пароходства.

Ускоряют оборот барж

Перевалочная соляная база в Батраках — крупнейшее предприятие Главсоли на Средней Волге. В последние годы коллектив базы, борясь за ускоренный оборот судов, значительно перекрывает установленные суточные нормы. В прошлом году база превысила суточную норму выгрузки соли в среднем на 250 тонн, в текущем году перевыполнение достигло 400 тонн. Этому росту способствовала серьезная подготовка.

Задолго до открытия навигации коллектив базы взял на себя обязательство повысить суточную норму выгрузки против заданной на 10 проц., производительность труда поднять на 7 проц., себестоимость перевалки снизить на 5 проц. Став на стахановскую вахту мира, грузчики и механизаторы достигли значительных производственных успехов. В июле и августе база разгрузила около трех десятков судов с солью и все — в срок и досрочно. Благодаря коллективу базы речники сэкономили около 30 тысяч тоннаже-суток.

Волжское грузовое пароходство в июле выплатило соляникам за досрочную разгрузку судов 16 тысяч рублей премии. Примерно столько же было начислено и за август. Слаженность в работе помогла базе клиента перекрыть принятые обязательства: суточная норма выгрузки фактически увеличена на 28 проц., производительность труда грузчиков — на 12, себестоимость перевалки снижена на 16 проц.

Значительную долю труда в ускорение разгрузки соляных барж и загрузки вагонов внесли главный механик базы тов. Бугай и начальник погрузо-разгрузочных работ тов. Никитин. Под их руководством была реконструирована разносная эстакада для бугрования соли, на которой транспортеры поставлены на рельсовую колею и свободно по ней передвигаются. Сама рельсовая колея по мере удлинения бугра наращивается прямо на бугре, не требуя сооружения дополнительной разносной эстакады.

Главный механик базы тов. Бугай изготовил два солеразбрасывателя своей системы. Эти механизмы передвигаются по той же рельсовой колее, что и транспортеры, принимая соль с их лент. Внедрение солеразбрасывателей освободило базу от необходимости перетаскивать по соляному бугру несколько тяжелых транспортеров и ставить к ним по 40—45 грузчиков.

Для того, чтобы сократить время на зарядку баржи механизмами, на базе изготовлен второй комплект трюмных транспортеров. Заряжают баржу на рейде, что сокращает ее простой на 5—6 часов.

Работники перевалочной базы во время разгрузки соли из баржи рационально используют эту же механизацию для подачи груза в вагоны. Для этого под основной транспортерной лентой над железнодорожными путями оборудованы два бункера с рукавами. Соль, идущая из баржи по транспортеру, попадает через бункер в рукава и по ним вниз в вагоны. Вагон при таком варианте загружается за 13—15 минут вместо часа по норме.

Опыт работы Батракской базы является примером для всех баз Главсоли. Однако начальник управления Главсоли тов. Широков до сих пор не решил вопроса о премировании рабочих и руководства передовой базы, хотя средства для этой цели Волжским грузовым пароходством выделяются. Главному управлению соляной промышленности следует серьезно заняться глубоким изучением и обобщением передового опыта базы и широко его внедрить в работу других соляных перевалочных пунктов. Это окажет большую помощь речникам Волги в ускорении оборота судов, в ликвидации простоев соляпок при разгрузке.

В. СЕРОВ,
начальник транспортной инспекции Куйбышевского облисполкома.

Через штормующее озеро

Шквальные ветры, большая волна и дождь почти непрерывно бушуют в осеннее время на Ладожском озере.

В этих тяжелых условиях экипажи озерных буксировщиков Северо-Западного пароходства борются за соблюдение обязательств, взятых в честь 33-й годовщины Великого Октября, — за проводку тяжеловесных возов, за экономию ходового времени.

Буксировщик «Мурманск» под командой опытного капитана тов. Ишиева провел на днях по озеру воз на 500 тонн тяжелее нормы. Несмотря на усилившийся ветер, перешедший в конце рейса в восьмибалльный шторм, караван был доставлен к месту назначения — на распорядительный рейд города Петрокрепости — на 3 часа раньше срока.

Образцы мастерства показывает экипаж парохода «Степан Разин», возглавляемый капитаном тов. Бакалиновым. Когда буксировщик, имея на гаке воз в 3 тысячи тонн вместо 2200 по норме, находился на середине озера, в пятидесяти километрах от берега, ветер резко усилился, волна стала доходить до 7—8 баллов. Пароход с большим возом потерял возможность продвигаться вперед. В тяжелой борьбе со стихией, маневрируя на огромной волне, экипажу удалось, наконец, вывести караван к подветренной части озера и взять нужный курс. Выполняя свое предпраздничное слово, судовая команда, невзирая ни на какие трудности, доставила большегрузный воз на 2,5 часа раньше срока по графику и в полной сохранности.

ЛЕНИНГРАД.

Г. ЕВГЕНЬЕВ.

Рекордная выработка

Выполняя социалистическое обязательство о максимальной переработке грузов с помощью механизмов, коллектив портального крана «БВ-2» (старший крановщик тов. Осадчук) Киевского порта переработал с открытия навигации по 5 октября 300.000 тонн грузов.

КИЕВ (по телеграфу).

Устав о дисциплине в действии

Агитационно-массовая и политико-воспитательная работа, проведенная партийными, комсомольскими и профсоюзными организациями Северного пароходства по раз'яснению и изучению Устава о дисциплине, дала свои первые положительные результаты. На многих судах, работающих на реках Северной Двине, Вычегде и Мезени, уровень трудовой дисциплины в навигацию 1950 года значительно повысился. Об этом свидетельствует и такой факт, что аварийность за первые три месяца навигации 1950 г. снизилась на 17,4 проц. по сравнению с прошлым годом. За 7 месяцев этого года дисциплинарных взысканий было наложено значительно меньше, нежели за этот же период прошлого года. Увеличилось количество судов, из месяца в месяц перевыполняющих свои производственные планы. Теперь такие пароходы насчитываются десятками, в то время когда раньше их были единицы.

На флагмане Северной Двины — пароходе «Павлин Виноградов», руководимом лауреатом Сталинской премии коммунистом тов. Брюховым, еще в прошлую навигацию Устав о дисциплине был глубоко изучен всем экипажем. В текущем году состав команды пополнился новыми работниками, их также подробно ознакомили с Уставом. В результате на этом судне достигли высокого уровня трудовой дисциплины, четкого распорядка, образцовой чистоты. План перевозок из месяца в месяц перевыполняется, нет аварий. Простои судна сокращены до минимума.

На пароходе «Андрей Жданов», где капитаном молодой речник тов. Марков, Устав о дисциплине также стал непреложным законом для всех членов команды. Коллектив этого судна явился инициатором повахтенного социалистического соревнования на основе повахтенного планирования и почасового графика движения.

Хорошие итоги работы, являющиеся следствием укрепления трудовой дисциплины, имеют коллективы пароходов: «Ижорец-24» (капитан тов. Осиев), «Александр Суворов» (капитан тов. Мокрецов) и многие другие.

Что обеспечило высокий уровень трудовой дисциплины на передовых судах? Личный пример командного состава, хорошо поставленная политико-воспитательная работа и подлинная забота о культурно-бытовых нуждах членов команды. Капитан парохода «Павлин Виноградов» тов. Брюхов, наряду с высокой требовательностью к каждому члену экипажа, в основу своих отношений с подчиненными ставит метод убеждения. Ни одно малейшее упущение в работе он не оставляет незамеченным. С каждым членом команды, допустившим нарушение Устава, он лично беседует и раз'ясняет, к каким последствиям могут привести эти проступки.

Лучшие люди команды поощряются денежными премиями и другими мерами, предусмотренными Уставом. Их методы работы освещаются в стенной газете. Капитан парохода «Андрей Жданов» тов. Марков в укреплении трудовой дисциплины на судне опирается на комсомольскую организацию (секретарь тов. Эноярви). Члены ВЛКСМ показывают пример выполнения служебного долга. На своих собраниях комсомольцы резко критикуют тех, кто допускает недисциплинированность.

Большую помощь молодому капитану оказывает старый коммунист и один из наиболее опытных штурманов Северной Двины тов. Кузнецов. Свой богатый опыт плотовождения он повседневно передает тов. Маркову и молодым рулевым. С молодежью тов. Кузнецов проводит задушевные беседы о значении высокой дисциплины на транспорте.

Было бы, однако, большой ошибкой считать, что с состоянием трудовой дисциплины все обстоит благополучно. К сожалению, на ряде судов до сих пор немало фактов грубого нарушения дисциплины, ведущих к простоям флота и порождающих аварии. В некоторых случаях сами командиры не показывают примера подчиненным.

Вот примеры. Капитан парохода «Устюг» тов. Соколов вместе с механиком тов. Кисельниковым выпивали на судне и считали, что ничего предосудительного в этом нет. Это привело к потере их авторитета. Распоряжений капитана рядовые члены команды не стали выполнять, начались самовольные отлучки с судна. Восстанавливать порядок на пароходе пришлось силами береговых организаций.

Пример плохого несения службы показал капитан теплохода «Навага» Мамонтов. Он систематически отлучался с судна, расходовал зарплату команды на личные надобности, управление теплоходом возложил на помощника, своим непристойным поведением на берегу позорил звание капитана. Только отстранение Мамонтова от должности капитана и привлечение его к строгой ответственности оздоровило обстановку на судне.

На отдельных пароходах очень слабо проводят воспитательную работу среди команды судовые комитеты и комсомольские организации. Так, председатель судкома парохода «Степан Халтурин» тов. Смирнов беззаботно относился к своим обязанностям. Здесь не было организовано социалистическое соревнование между вахтами. Культурно-массовая работа не проводилась. Вокруг нарушителей дисциплины не мобилизовалось общественное мнение. В результате, это судно систематически не выполняло плана перевозок, имело аварии. Слабо проводила работу с молодежью комсомольская организация парохода «Харьков». Несмотря на низкую трудовую дисциплину на судне (имелись случаи невыполнения распоряжений комсостава, уход с вахты, сон на вахте и др.), комсомольская организация ни разу этого вопроса не обсудила. Больше того, дисциплину нередко нарушал и сам секретарь тов. Ведров.

Некоторые капитаны судов не используют предоставленных им прав по Уставу, скрывают проступки своих подчиненных. Капитан грузового теплохода «Плутон» тов. Малков долгое время не принимал никаких мер к своему помощнику Бопосову, который неоднократно нарушал дисциплину, отлучался с судна, пьянствовал. Малков молча потворствовал Бопосову, а затем вынужден был притти в управление пароходства и заявить о своем помощнике, когда уже получился простой судна. Таких примеров, когда командиры не применяют санкции Устава к своим подчиненным, еще много.

Известно, что форменная одежда и погоны введены в целях повышения трудовой дисциплины на флоте. Между тем, только немногие, находясь на судне, одеты по форме. Большинство капитанов и других командиров (не говоря уже о рядовых) формы не носит.

Все это говорит о том, что руководство пароходства, политотдел и баскомреч еще мало сделали, чтобы Устав о дисциплине соблюдался точно, по существу. Работники политотдела и бассейнового комитета, бывая на судах, не всегда обращают внимание на нарушения Устава.

Управление пароходства намечает провести некоторые мероприятия. От нас, работников кадров, зависит многое. Готовясь к зимней учебе командного состава флота, мы организуем глубокое изучение Устава о дисциплине среди командиров флота, на опыте его применения передовыми капитанами судов. Лучших капитанов и механиков судов, показавших умение воспитывать подчиненных в духе сознательного отношения к труду, будем продвигать по службе, распространяя их опыт.

Проведение этих мероприятий, наряду с усилением политико-воспитательной и культурно-массовой работы, позволит поднять уровень трудовой дисциплины на флоте и на берегу.

А. АНИКИН,
начальник отдела руководящих кадров Северного пароходства.

Против формализма в соревновании

Речники Волжского грузового пароходства в течение ряда лет соревнуются с речниками Камского бассейна. Недавно на Каме побывала бригада волгарей с целью проверки хода соревнования и выполнения принятых обязательств. Дело это нужное и серьезное. Однако отнеслись к нему на Волге формально. В состав бригады вошли только работники управления пароходства, политотдела и бассейнового комитета профсоюза. Ни диспетчера, ни механизатора, ни грузчика, ни работника плавсостава в бригаду не включили.

После пребывания делегации на Каме на имя начальника Волжского грузового пароходства тов. Николина, начальника политотдела тов. Каймова, председателя бассейнового комитета тов. Мизютина поступила обширная «Докладная об итогах проверки социалистических обязательств Камским пароходством».

Бригада, руководимая зам. начальника планового отдела пароходства тов. Лужковым, подробно зафиксировала, сколько команд камских судов составило руслановские планы, сколько сверхпланового груза можно было бы перевезти, если бы все команды реализовали свои руслановские планы, сколько судов взяли обязательства работать по примеру теплохода «Татария». В докладе перечислены пристани, которые «развернули соревнование с железной дорогой и клиентурой». Есть в докладной записке много других фактов и примеров, но нет главного, основного — как же Камское пароходство выполняет план, как оно реализует свои социалистические обязательства, как руководят здесь руслановским и бурлаковским движением. Бригада даже не пыталась изучить положительный опыт работы передовых судоводителей-большегрузников, таких, как капитаны Ключарев, Лыхин, Чащихин, Матавин, работу коллектива парохода «О. Шмидт» по часовому графику.

Не заинтересовалась бригада волгарей и положительной работой прославленных шкиперов тт. Зобачева и Богатырева, успешно осуществляющих скоростную загрузку барж, повышающих коэфициент использования их грузопод'емности. Представители Волги прошли мимо работы камских скоростных руслановских линий и успешной работы коллектива пристани Левшино и парохода «Молотов-Скрябин» — инициатора борьбы за экономию топлива.

Пребывание волжской делегации на Каме вряд ли оставит глубокий след в работе соревнующихся пароходств, потому что ее поездка носила не деловой, а скорее формальный характер.

Мы не знаем, какую оценку работы бригады дали начальник пароходства, начальник политотдела, председатель бассейнового комитета речников. Но газета Волжского грузового пароходства «Сталинец» в номере от 14 сентября поторопилась вместо серьезной критики существенных недостатков в работе делегации без всяких на то оснований поднять бригаду на щит. Газета пишет, что бригада «обстоятельно ознакомилась с работой портов и пристаней, заводов и мастерских, судов и других предприятий и учреждений, беседовала со многими речниками Камы, интересовалась их делами, делилась опытом своей работы...».

По совсем непонятным причинам газета «Сталинец» ни словом не обмолвилась о том, что речники Камы вручили волгарям серьезный счет. В нем камские речники обвиняют работников грузового пароходства в том, что они систематически нарушают технический план и регулировочный график обмена тоннажем и тягой, засылают на Каму некачественный флот, недодают сюда десятки тысяч тонн запланированных входных грузов.

Разве не ясно, что такой подход к межбассейновому соревнованию не может способствовать интересам дела, налаживанию обмена опытом пароходств.

А. ТУЛЬСКИЙ.

годно значительные средства. Наступила пора заменить эти устаревшие механизмы новыми, более совершенными. В данном случае речь идет о необходимости не только облегчить труд судовых команд, но и об ускорении ряда транспортных операций, о сокращении простоев нашего флота.

Переход на систему планово-предупредительного ремонта обусловливает требования к дальнейшему повышению качества заводских работ. Только при условии, что ремонтные работы в 1950-1951 гг. будут выполнены во всем необходимом об'еме и с высоким качеством, будет обеспечено закрепление системы планово-предупредительного ремонта.

В этой связи по-новому встают задачи осуществления гарантийного ремонта, как основной формы удлинения срока службы деталей.

Необходимо уже в 1950-1951 гг. гарантийный ремонт ввести как обязательный после среднего и капитального ремонта судов. Предприятия должны с новых позиций подойти к намечаемым заказчиком об'емам работ, потребовать включения в заказ всех работ, выполнение которых позволит гарантировать ремонт судна в целом.

Практика гарантийного ремонта ставит заказчиков и исполнителей ремонта в новые отношения между собою. Работники заводов должны хорошо знать техническое состояние каждого судна.

В практике завода им. Ленина установлено, что подготовка к гарантийному ремонту судов начинается с выходом их в эксплоатацию. Работники завода посещают такие суда в период навигации, проверяют их техническое состояние и определяют необходимый для гарантийного ремонта об'ем подготовительных и ремонтных работ.

К сожалению, руководители ряда наших ведущих судоремонтных заводов, очевидно, не поняли своих задач в организации и подготовке предприятий к гарантийному ремонту.

На таких заводах, как им. Куйбышева (директор тов. Филадельфин), им. Бутякова (директор тов. Жиров), конкретная подготовка к гарантийному ремонту даже в августе не была организована. На этих заводах не были установлены суда, по которым завод собирается дать гарантии в результате предстоящего ремонта. Такое же положение имеет место на группе заводов в Северном бассейне (Лименда, Кузнинский и другие).

По инициативе завода им. Ленина некоторые наши промпредприятия стали еще в прошлом году переходить на коллективную стахановскую работу, составляя соответствующие планы организационно-технических мероприятий на зимний период. Сейчас следует расширить эту практику, уделив внимание внедрению метода инженера Ковалева, то-есть заняться серьезно изучением, обобщением и внедрением лучших приемов работы отдельных стахановцев, причем надо иметь в виду важность распространения этих приемов и среди плавсостава, который будет привлекаться предприятиями к ремонту флота. Такую работу завод им. Ленина уже начал. Необходимо, чтобы опыт нашего передового предприятия и в этой области был быстрее сделан достоянием всех предприятий.

Нельзя рассчитывать на успешную перестройку промышленности, если не будет решительно изменена работа наших проектных организаций. В этой работе очень много недостатков, и одна из основных причин кроется в низкой квалификации проектировщиков. Надо укреплять проектные организации высококвалифицированными специалистами, повысить требовательность к этим организациям, улучшить методологическое руководство ими, в частности, конструкторскими бюро пароходств и заводов. За решение такой задачи должны вплотную взяться Центральное техническое управление и Центральный производственный отдел.

Организация материально-технического снабжения продолжает оставаться самым отсталым участком нашей работы. Никакими об'ективными причинами оправдать такое положение нельзя. Из года в год мы получаем все больше и больше материалов и оборудования, улучшается и качество их. И если до сих пор мы часто сталкиваемся с затруднениями в материально-техническом обеспечении производственных планов, то это происходит главным образом потому, что многое здесь делается на-глазок, без норм, без строгого обоснования потребностей.

Главснаб министерства (начальник тов. Карташев) еще работает кустарными, отсталыми методами, продолжая ограничиваться преимущественно функциями распределения материальных ресурсов. Его помощь местам в непосредственном улучшении дела материально-технического снабжения крайне незначительна.

К чему сводятся основные задачи в области материально-технического снабжения?

Прежде всего должна быть изменена методология планирования этого снабжения, которое следует тесно увязывать с натуральными показателями производственного плана. Должна быть усилена борьба за экономию материалов. Размах социалистического строительства в нашей стране растет необычайно, и рациональное использование всех материальных ресурсов становится еще более актуальным, общенародным делом.

Сейчас снабженец обязан отлично знать характер нашего промышленного производства, он не может стоять в стороне от мобилизации внутренних резервов предприятий. Инженерно-технический и общий культурный уровень нынешнего работника снабжения должен быть намного выше, чем 10—15 лет назад. Поэтому правы те товарищи, которые на совещании заострили внимание на вопросах переподготовки и подготовки кадров снабженцев.

У нас по вопросам организации материально-технического снабжения принято за последние годы немало хороших решений. Но беда в том, что эти решения плохо претворяются в жизнь. **Отсюда задача — усилить контроль исполнения в области материально-технического снабжения, не оставлять без наблюдения и периодической проверки ни одно звено аппарата снабжения, повысить требовательность прежде всего к Главснабу.**

Принятые правительством по инициативе товарища Сталина исторические решения о строительстве Куйбышевской, Сталинградской и Каховской гидроэлектростанций, Главного Туркменского, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов открывают невиданные перспективы развития и речного транспорта. Нам надо быть готовыми к работе в новых условиях плавания в Волжском, Аму-Дарьинском и Днепровском бассейнах. Это, в частности, налагает серьезные обязательства на нашу промышленность как в области строительства нового, так и приспособления существующего флота.

Зимний судоремонт 1950-1951 гг. должен быть проведен на более высоком организационном и техническом уровне. Уже в предстоящую зиму надо обеспечить дальнейшее повышение технического класса нашего флота и тем самым заложить основу для нового роста речных перевозок.

Совещание работников промышленности и материально-технического снабжения, несомненно, сыграет положительную роль в этом деле. Можно не сомневаться, что речники ознаменуют 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции и выборы в местные Советы депутатов трудящихся серьезными успехами в перестройке работы промышленности и на этой основе обеспечат образцовую подготовку к навигации 1951 года.

Экономят строительные материалы

Строители Днепропетровского отряда ГВРУ настойчиво борются за экономное расходование материалов. Бригада плотников, возглавляемая тов. Харченко, за месяц сберегла 48 килограммов гвоздей и 4 кубометра леса, комсомольско-молодежная бригада тов. Надалько — 18 килограммов гвоздей и 4 кубометра леса. Арматурщики во главе с бригадиром тов. Вавриk сэкономили полторы тонны арматурного железа. В отряде резко снизился бой кирпича.

В Киевском отряде ГВРУ высокой экономии материалов добиваются бригады плотников и каменщиков, возглавляемые тт. Лобачевым и Проценко.

Г. СЫРОВАТКО.

Из редакционной почты

Знание правил и уставных положений, определяющих режим работы на речном транспорте, обязательно для каждого речника. Однако, пишет нам тов. **Целищев**, соответствующая литература выпускается в недостаточных тиражах. Можно встретить немало судов, на которых ее не имеется и командиры которых сами плохо знают Правила. Необходимо, заключает автор, обязать Речиздат увеличить тиражи издания Правил с тем, чтобы обеспечить ими все линейные организации и флот.

* * *

В редакцию поступают письма с требованиями обеспечить аттестованных работников речного флота форменным обмундированием. Больше двух лет прошло с тех пор, как в министерстве началось присвоение персональных званий, а работники судоходной инспекции Верхнего Дона получили лишь по одному суконному костюму. Ни фуражек, ни шинелей, ни шапок, ни летней одежды им не выдано. Руководители бассейновой инспекции, замечает автор письма тов. **Разумович**, никак не могут договориться с руководством пароходства и бассейнового управления пути, в чьем ведении находятся материальные склады, а Главная судоходная инспекция, в свою очередь, никаких мер к урегулированию вопроса не принимает.

Аналогичное письмо поступило из Нижнеиртышского пароходства от тов. **Огиенко**. В пароходстве нет материалов для женской верхней форменной одежды и нет даже образцов формы.

* * *

Не перевелись еще «ухари» среди капитанов волжского флота, пишут тт. **Собонов и Шабалин**. В своем письме в редакцию они рассказывают о возмутительной недисциплинированности капитанов теплоходов «Петрозаводск» и «Воронеж». В ночь на 15 сентября теплоход «Петрозаводск» на Боровском перекате попытался без разрешения и вопреки предупредительным сигналам обойти пароход «О. Ю. Шмидт», который следовал с караваном из двух груженых барж. В результате «Петрозаводск» нанес пароходу «Шмидт» удар, причинивший последнему повреждения.

Такую же, едва не приведшую к аварии попытку обойти пароход «Шмидт» в узком фарватере, совершил капитан теплохода «Воронеж». Авторы обращают внимание руководства Волжского грузового пароходства на необходимость принять решительные меры к укреплению дисциплины на флоте и к борьбе с нарушителями Правил плавания.

* * *

Земснаряд «Шекснинский № 4», приписанный к Белозерскому техническому участку Шекснинского бассейнового управления пути, не выполняет плана, сигнализируют в своем письме тт. **Лантратов** и **Богатырев**. Работая на Вологодском участке в условиях тяжелого илистого грунта, земснаряд не обеспечивается шаландами и в ожидании их простаивает по многу часов. Ни помощи, ни внимания со стороны техучастка земснаряд не получает. Поскольку земснаряд не работает в границах Белозерского участка, руководители последнего не считают себя обязанными заботиться о нем. А поскольку он не приписан к участку, для которого производит работы, то и здесь он считается «не нашим». От этого порочного отношения к судну страдают интересы дела. Для того, чтобы земснаряд мог выполнить свой план, ему необходимы действенная помощь и внимание, которых он ждет от Шекснинского бассейнового управления пути.

* * *

Тов. **Слепенков** сообщает о неудовлетворительной видимости огней многих красных бакенов на линии Москва—Молотов. Как правило, красный бакен бывает виден на этом участке лишь на близком расстоянии, а порой только при подходе к нему судна вплотную. Это происходит от того, что стекла в фонарях красных бакенов большей частью выкрашены суриком, скрадывающим видимость огня. На многих бакенах отсутствуют голики или черные шары, которые должны устанавливаться для отличия красных бакенов от белых. Все эти дефекты нарушают нормальные условия работы судоводителей, особенно в осенний период навигации. Пора бы работникам пути, заключает тов. Слепенков, усовершенствовать красные бакены, а работникам инспекции судоходства строже контролировать выполнение Правил плавания, согласно которым бакен должен быть виден за два километра.

* * *

На Волжское грузо-пассажирское пароходство, пишет нам тов. **Федоров**, министерством возложен капитальный ремонт клинической больницы Верхневолжского водздравотдела в гор. Горьком. В июне с. г. в пароходство была сдана смета расходов на ремонт и с той поры началась волокита. Начальник пароходства тов. Селезнев предложил произвести ремонт больницы начальнику порта. Начальник порта тов. Дубовицкий категорически отказался. Так никто ремонтом и не занимается. Пароходство к тому же даже материалов не выделило. Есть реальная опасность, что горьковские речники останутся на зиму без своей больницы.

* * *

Тов. **Петров** описывает мытарства парохода «Кулибин» на Горьковском рейде. Прибыв на рейд из Камского Устья на 20 часов до срока, команда решила безостановочно итти до Ярославля. Но не тут-то было. Понадобился пароход для производства маневровых работ и вместо того, чтобы использовать для этого свое судно, диспетчерская стала гонять по рейду транзитный пароход. Когда же, наконец, с маневрами было покончено и «Кулибин» мог продолжать свой рейс, ему дали вместо двух только одного лоцмана и тем самым обрекли судно на длительные простои.

* * *

Тов. **Беляев** сообщает о бесхозяйственной разборке ремонтируемых судов в затоне Кузинского завода (Северное пароходство). Скобяные изделия—дверные ручки, навесы, замки, шпингалеты, крючки—либо выбрасываются, либо расходятся по рукам. Нередко с территории завода выносятся снятые с разгружаемых судов двери, рамы, фанера. Между тем, при правильной организации работы многие из этих вещей могли бы быть использованы вновь. Расточительству при разоружении судов благоприятствует, по мнению автора, существующий порядок оплаты калькуляторов, получающих проценты с суммы скалькулированной ремонтной ведомости и мало заинтересованных в снижении суммы, затрачиваемой на ремонт. Изменение этого порядка будет способствовать более бережливому расходованию материалов, ускорению сроков ремонта и экономии значительных государственных средств.

* * *

В домике обстановочного старшины 9-й дистанции Горьковского технического участка тов. Симулина было недавно проведено собрание, на котором было отмечено 50-летие его работы на речном транспорте. Капитан-наставник тов. **Зарубин**, описывая это собрание, сообщает, что прошло оно в чрезвычайно теплой обстановке. Участники — члены комиссии технического осмотра, инспектор судоходства, члены команды парохода «Бакенщик» — в своих выступлениях говорили о безупречной работе тов. Симулина, о его чуткости к новому, передовому и выразили ему пожелание дальнейшей плодотворной работы.

* * *

Об интересной инициативе капитана парохода «Красный», прикрепленного в качестве шаландера к земснаряду «Волжский-6», рассказывает тов. **Зудаков**. Обычно земснаряд простаивает до трех часов в сутки, пока шаландер отбуксировывает груженую шаланду и ставит на ее место новую. Чтобы избежать этих простоев, капитан парохода «Красный» тов. Рукавишников предложил организовать работу земснаряда на два борта с помощью перекидного грунтового клапана. При такой организации процесса земснаряд сваливает грунт в шаланду, стоящую у одного его борта, а в это время шаландер подводит шаланду к другому борту. Загрузка второй шаланды начинается сразу после заполнения первой. Земснаряд работает безостановочно и с равномерной скоростью оборотов черпаковой цепи и черпаков. Автор предлагает распространить почин тов. Рукавишникова на все многочерпаковые земснаряды Волжского бассейнового управления пути.



Жилой дом работников Верхнеднепровского пароходства в Гомеле.
Фото С. РОССИНА.

НА ПОЛЯХ СОВХОЗОВ И ПОДСОБНЫХ ХОЗЯЙСТВ

В этом году хозяйства речного флота получили значительно больший урожай зерновых, чем в прошлые годы. Пятилетнее задание по урожайности перевыполнено. Больших успехов добился коллектив Ейского совхоза, который снял 26 центнеров зерна с гектара, и Краснодарский совхоз, где получили 21 центнер зерна с гектара. На площади 2375 гектаров Камский совхоз имени Галактионова снял 15 центнеров зерна с гектара. План государственных поставок реализован на 107 проц. Хороших урожаев картофеля добились коллективы ряда совхозов и подсобных хозяйств. В совхозе «Заречье» Сухонского пароходства получили картофеля по 200 центнеров с гектара, в совхозе имени Галактионова — 137 центнеров в совхозе «Коминтерн» Волжского грузо-пассажирского пароходства — 140.

Однако мало вырастить хороший урожай, надо во-время убрать его. В этой области не все благополучно. Хотя все сроки прошли, Великоустюгский совхоз до сих пор не убрал зерновые с 40 гектаров, в Курповском не убрано 150 гектаров. Отстают в ряде мест с уборкой картофеля. В целом по хозяйствам министерства не убрана пятая часть площади, занятой картофелем, хотя крайний срок по графику кончился 5 октября. Медленно идут копка и засыпка в хранилища в УРС'ах Северного и Северо-Западного пароходств. В хозяйствах Волжского грузо-пассажирского пароходства осталось убрать 55 гектаров. Значительная часть картофеля не выкопана в Кинешемском совхозе этого пароходства. Здесь ссылаются на дожди. Между тем, соседний, Михайловский, совхоз в тех же условиях сумел успешно завершить уборку картофеля. Из 40 гектаров картофеля совхоз «Бакенщик» Волжского грузового пароходства убрал всего 27. В Енисейском пароходстве треть площадей, занятых картофелем, до сих пор не убрана. Необходимо буквально в ближайшие дни выкопать всю картошку и заложить ее в хранилища.

Первым закончил уборку овощей Волготанкер. Хозяйствам предстоит своевременно завершить уборку поздней капусты.

Маленький фельетон

Откровенный разговор

В Аракчинских судоремонтных мастерских царит редкая бесхозяйственность. Лес, железо и ценное оборудование с судов, ожидающих разборки в затоне мастерских, растаскиваются всеми, кому не лень. (Из письма тов. Н. Ратенко).

Однажды два застройщика-соседа,
Затеяв откровенную беседу,
Вели у речки разговор о том,
Кому во сколько обошелся дом.
— Мне много денег стоил дом хороший,—
Сказал старик солидный и седой. —
Ну, а тебе?
— А мне — почти ни гроша!—
Самодовольно подмигнул второй.
— Да как же так?
Ведь сколько на дом леса!
Да и железа даром не достать...
— Гм... Как сказать...
Ни леса, ни железа
Я не привык покамест покупать.
Пока,—добавил он с ехидством в тоне,—
Суда не охраняются в затоне,
Я строю дом,
А у иных готов
Запасец дров
С разобранных судов...

Аракчинских зевак ругать негоже.
Их по заслугам оценили тут...
Мы думаем, что в пароходстве тоже
Зевакам по заслугам воздадут.

Як. БЫЛАНИН.

По следам наших выступлений

«КОГДА НЕТ ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОСТИ В РАБОТЕ ПАРТБЮРО»

В опубликованной под таким заголовком в № 71 «Речного транспорта» от 5 сентября корреспонденции критиковались серьезные недостатки в работе партийного бюро Касимовских судоремонтных мастерских.

Секретарь партбюро Касимовских судоремонтных мастерских тов. Долженко сообщил редакции, что корреспонденция обсуждалась партийным бюро и факты, отмеченные в ней, признаны правильными. Партийное бюро приняло меры по укреплению цеховых партийных организаций, а также наметило и приняло в жизнь ряд мероприятий по улучшению партийно-политической и культурно-массовой работы в мастерских.

Назначения и перемещения

Ф. А. Кибальник освобожден от должности начальника Верхнеиртышского пароходства, в связи с зачислением его слушателем Академии речного транспорта.

Начальником Верхнеиртышского пароходства назначен **П. Н. Попов**, с освобождением от должности начальника отдела движения Управления эксплоатации Главвостока.

*

В. М. Осокин освобожден от должности директора Хабаровского судоремонтного завода.

Директором Хабаровского судоремонтного завода назначен **Ф. М. Меніченко**.

События в Корее

ПХЕНЬЯН, 9 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило сегодня утром:

На всех фронтах части Народной армии ведут ожесточенные бои с американскими и лисынмановскими войсками.

В направлении Кэсона (Кайдзйо) части Народной армии, продолжая вести бои с американскими войсками, организованно отошли на новые позиции.

В районе восточного побережья части Народной армии ведут упорные оборонительные бои, сдерживая наступление противника. В боях на этом направлении противник понес большие потери.

По уточненным данным, 2 октября зенитная артиллерия Народной армии сбила 6 самолетов противника в районах Вонсана (Гензана), Анбьеня (Анпена) и Тэквона (Такугена).

ПХЕНЬЯН, 9 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило сегодня вечером, что части Народной армии на всех участках фронта продолжают вести ожесточенные оборонительные бои.

Части Народной армии, закрепившиеся на новых оборонительных позициях в районе Кэсона (Кайдзйо), продолжают вести бои, нанося противнику большие потери.

В тылу противника широко развернулись боевые действия партизан. 7 октября в районе Йондона (Эйдо) и Аньдона (Анто) произошли ожесточенные бои с частями американских войск.

8 октября зенитная артиллерия Народной армии сбила в районе Пхеньяна самолет противника.

Население Кореи — в помощь Народной армии

ПХЕНЬЯН, 9 октября. (ТАСС). Как передает пхеньянское радио, в связи с ожесточенными боями на всех фронтах среди населения Кореи развернулось еще шире движение за сбор средств в фонд обороны.

Большую сумму денег и много ценных вещей на приобретение вооружения для Народной армии внесли рабочие всех заводов Пхеньяна, а также крестьяне, торговцы и предприниматели.

Рабочие Н-ского завода министерства промышленности, развернув соревнование за увеличение военной продукции для усиления фронта, работают сверхурочно, причем 600 тыс. вон, уже полученные за сверхурочную работу, они внесли в фонд обороны. Рабочие Н-ской брикетной фабрики внесли в фонд обороны 150 тыс. вон, торговцы, предприниматели и служащие центрального района Пхеньяна внесли 7.334 тыс. вон; верующие корейцы, возмущенные зверствами американских агрессоров, внесли в фонд обороны ценные вещи, стоимостью более чем 2 млн. вон.

До конца сентября в фонд обороны от жителей Пхеньяна поступило 13.143 тыс. вон, а также большое количество золотых и других ценных вещей.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ 3% ВНУТРЕННИЙ ВЫИГРЫШНЫЙ ЗАЕМ

ТАБЛИЦА

третьего дополнительного тиража выигрышей, состоявшегося 30 сентября 1950 года в гор. Москве

В тираже на один разряд займа в один миллиард рублей разыграно 11.500 выигрышей на сумму 11 390.600 рублей, в том числе: 1 выигрыш в 100.000 рублей, 5 выигрышей по 50.000 рублей, 25 выигрышей по 25.000 рублей, 80 выигрышей по 10.000 рублей, 800 выигрышей по 5.000 рублей, 2.300 выигрышей по 1.000 рублей и 8.289 выигрышей по 400 рублей.

Всего на три разряда займа разыграно 34.500 выигрышей на сумму 34.171.800 рублей, в том числе: 3 выигрыша по 100.000 рублей, 15 выигрышей по 50.000 рублей, 75 выигрышей по 25.000 рублей, 240 выигрышей по 10.000 рублей, 2.400 выигрышей по 5.000 рублей, 6.900 выигрышей по 1.000 рублей и 24.867 выигрышей по 400 рублей.

В таблице указаны выигрыши на двухсотрублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Выигрыши, выпавшие в третьем дополнительном тираже, выплачиваются по облигациям, имеющим при себе талон № 3. По облигации, не имеющей при себе талона № 3, выигрыш, выпавший в третьем дополнительном тираже, не выплачивается. Такая облигация погашается с выплатой нарицательной стоимости.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех трех разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
000414	41*)	25000	031816	10*)	10000	057531	04*)	10000	081471	11*)	25000
000883	03*)	25000	032605	1—50	1000	058522	1—50	400	081550	45*)	10000
001413	45*)	25000	033150	16*)	10000	059059	50*)	25000	081733	1—50	1000
001574	09*)	10000	033759	1—50	1000	059066	12*)	10000	082306	1—50	400
002027	1—50	1000	033854	03*)	10000	059186	1—50	1000	082450	1—50	400
002834	30*)	10000	034365	42*)	10000	059457	1—50	1000	082674	16*)	10000
003622	1—50	5000	034516	1—50	5000	060277	22*)	10000	083062	1—50	5000
004042	1—50	400	035042	1—50	1000	060399	06*)	10000	083573	05*)	10000
004050	49*)	25000	035692	22*)	10000	060554	1—50	400	083807	1—50	1000
004344	08*)	10000	035704	32*)	10000	060795	50*)	10000	083915	1—50	1000
004407	1—50	400	036990	04*)	25000	060957	1—50	5000	083948	46*)	10000
005752	06*)	10000	037240	36*)	10000	061943	1—50	1000	084250	25*)	10000
005926	1—50	400	037300	1—50	400	062141	43*)	10000	084506	1—50	1000
006027	1—50	400	038246	40*)	25000	062475	1—50	400	084938	1—50	1000
006970	1—50	400	039458	16*)	10000	062509	19*)	10000	085347	05*)	10000
007872	1—50	400	039873	21*)	10000	062536	34*)	10000	085631	1—50	400
008178	01*)	10000	040645	05*)	10000	063248	1—50	5000	085661	1—50	1000
009001	12*)	10000	040701	1—50	400	063503	01*)	10000	086372	1—50	1000
009356	22*)	10000	040834	42*)	50000	064181	05*)	10000	086395	1—50	400
010337	1—50	1000	040995	1—50	1000	064470	1—50	400	086736	1—50	400
010622	30*)	10000	041921	28*)	10000	064778	29*)	10000	086874	1—50	400
011492	1—50	400	042533	28*)	25000	065081	1—50	400	086994	1—50	400
012104	1—50	400	042647	1—50	1000	065261	24*)	10000	087303	17*)	10000
012419	1—50	400	043785	1—50	1000	065437	08*)	10000	087324	08*)	25000
012937	10*)	10000	044112	1—50	5000	066841	17*)	10000	087336	1—50	1000
013782	46*)	10000	044588	40*)	10000	067396	1—50	400	088294	06*)	10000
014764	1—50	1000	045058	16*)	10000	067715	1—50	5000	088710	1—50	400
015203	40*)	25000	045268	1—50	400	069641	1—50	400	088849	24*)	10000
015343	39*)	25000	045878	1—50	400	069657	1—50	400	089167	1—50	1000
015356	50*)	25000	046402	1—50	5000	070942	1—50	400	089198	1—50	400
015519	1—50	400	046886	48*)	10000	071038	1—50	400	089344	26*)	10000
015750	32*)	10000	047169	1—50	1000	071317	1—50	1000	090128	1—50	1000
016535	1—50	5000	047316	1—50	400	071320	1—50	400	090322	32*)	50000
017155	1—50	400	049301	39*)	10000	071333	1—50	1000	090378	06*)	10000
017648	1—50	1000	049578	1—50	400	071447	1—50	1000	090603	29*)	25000
019668	1—50	400	050021	1—50	1000	071720	1—50	1000	090762	50*)	25000
020449	1—50	1000	050360	1—50	400	072858	1—50	1000	091544	1—50	5000
021039	34*)	10000	050759	1—50	400	073616	1—50	400	092306	1—50	1000
021902	10*)	25000	050977	41*)	10000	073958	41*)	10000	092770	1—50	400
022406	1—50	1000	051122	33*)	25000	074194	30*)	50000	093485	1—50	1000
022471	1—50	400	051451	33*)	25000	074263	37*)	25000	093881	1—50	400
024499	1—50	5000	051690	24*)	10000	075133	1—50	1000	094530	09*)	10000
025142	1—50	400	052099	1—50	1000	076061	09*)	10000	094678	1—50	1000
025619	16*)	50000	052745	12*)	10000	076267	28*)	10000	094796	31*)	10000
026045	1—50	5000	052941	1—50	400	076423	1—50	400	095522	07*)	50000
027152	1—50	400	053351	1—50	1000	076643	1—50	400	095530	15*)	10000
027384	28*)	10000	053353	46*)	10000	076838	36*)	10000	096155	01*)	10000
028034	1—50	5000	053492	13*)	25000	077722	1—50	400	096428	1—50	1000
028728	1—50	1000	053712	50*)	10000	077804	1—50	400	096439	19*)	10000
029271	1—50	1000	054379	27*)	25000	078090	1—50	5000	097067	49*)	10000
029484	15*)	25000	054729	04*)	10000	079047	1—50	1000	097672	47*)	10000
030438	1—50	5000	054875	1—50	400	079245	16*)	10000	098104	1—50	1000
030624	07*)	10000	055650	1—50	1000	080040	16*)	25000	098196	16*)	25000
030658	42*)	10000	055675	41*)	100000	080277	43*)	10000	098530	1—50	1000
031278	37*)	10000	056217	1—50	400	080876	09*)	10000	098950	1—50	400
031555	1—50	5000	056611	16*)	25000	080910	1—50	400	099206	07*)	10000
031777	39*)	10000	056618	36*)	10000	081383	1—50	1000	099707	1—50	400
031781	1—50	400	056771	46*)	10000						

*) На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 400 рублей.

Главное управление гострудсберкасс и госкредита.

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН

Обзор телеграмм ТАСС

Утром 6 октября Генеральная Ассамблея ООН на своем пленарном заседании приступила к обсуждению корейского вопроса. Генеральная Ассамблея получила доклад Политического комитета, который 4 октября одобрил проект резолюции восьми держав, рассчитанный на то, чтобы прикрыть американскую агрессию в Корее и затянуть корейский конфликт, и отклонил представленную Советским Союзом и четырьмя другими странами резолюцию, направленную на мирное урегулирование корейского конфликта. Заседание Генеральной Ассамблеи открылось выступлением докладчика Политического комитета исландца Торса, который сообщил о результатах рассмотрения корейского вопроса в Политическом комитете.

Советский представитель А. Я. Малик внес резолюцию, предлагающую, чтобы Генеральная Ассамблея пригласила представителей Северной и Южной Кореи для участия в обсуждении корейского вопроса без права голоса. Но Генеральная Ассамблея отклонила это предложение 41 голосом против 6 при 6 воздержавшихся.

Польский делегат Вербловский в своем выступлении осудил резолюцию восьми держав и призывал Генеральную Ассамблею отклонить ее.

После Верблowского выступил английский представитель Янгер, который повторил доводы в защиту незаконного решения, с помощью которых некоторые члены ООН пытаются прикрыть авторитетом Организации Об'единенных Наций американскую интервенцию в Корее.

Американский делегат Остин в своей речи пытался создать представление, будто целью англо-американской резолюции является содействие созданию единой независимой Кореи, в то время как на самом деле она явно рассчитана на то, чтобы санкционировать истребление корейского народа и разрушение корейских городов и деревень. Остин призывал Генеральную Ассамблею одобрить резолюцию восьми держав.

На дневном заседании в тот же день прения продолжались. Делегат Перу Лавалье и делегат Франции Монтель поддержали англо-американский проект резолюции.

Белорусский делегат К. В. Киселев призывал Генеральную Ассамблею отклонить резолюцию восьми держав и принять резолюцию, внесенную пятью делегациями и предусматривающую немедленное прекращение военных действий, отвод иностранных войск из Кореи, проведение свободных выборов, помощь Организации Об'единенных Наций экономическому восстановлению Кореи и принятие Кореи в Организацию Об'единенных Наций после того, как в Корее будет создан независимый демократический режим.

Затем выступил делегат Чехословакии Широкий. Он призывал Генеральную Ассамблею принять отклоненную Политическим комитетом советскую резолюцию о прекращении варварской бомбардировки американской авиацией мирного населения и городов Кореи.

После выступления представителя Новой Зеландии Беренdсена и представителя Боливии Дурелса, которые повторяли американские доводы, с энергичной и убедительной речью выступил А. Я. Вышинский. Он обрисовал политику Советского Союза, направленную на мирное урегулирование корейского конфликта, и разоблачил лицемерные заявления, которыми Соединенные Штаты стремятся прикрыть свою агрессию в Корее.

Вышинский убедительно опроверг сомнительные доводы, выдвигавшиеся сторонниками американского блока против резолюции, внесенной Советским Союзом и четырьмя другими странами. Он предупредил Генеральную Ассамблею, что до тех пор, пока она будет итти по пути, намеченному резолюцией восьми держав, нельзя надеяться на успешное разрешение задачи мирного урегулирования конфликта.

Состоявшееся 7 октября пленарное заседание Генеральной Ассамблеи было созвано с целью закончить обсуждение корейского вопроса.

Первым выступил представитель Украины А. М. Барановский, который призывал отклонить англо-американский проект резолюции.

После Барановского выступил представитель греческого монархо-фашистского режима Политис, повторивший доводы, приведенные США и Англией в пользу англо-американского проекта резолюции.

Представитель Индии Рау вновь предложил создать подкомитет для изучения различных резолюций и предложений относительно Кореи. Он высказал мнение, что подобный подкомитет мог бы выполнить полезную работу.

После окончания речи Рау Генеральная Ассамблея приступила к голосованию англо-американского проекта резолюции, предусматривающей расширение военной оккупации Кореи вооруженными силами интервентов. Резолюция была принята 47 голосами против 5 при 7 воздержавшихся.

Затем началось голосование по резолюции Советского Союза, Украины, Белоруссии, Польши и Чехословакии, причем сначала голосование проводилось по каждому параграфу в отдельности. Была пущена в ход американская «машина голосования», и Генеральная Ассамблея отклонила все параграфы резолюции.

Генеральная Ассамблея отклонила резолюцию Советского Союза, в которой предлагается Генеральной Ассамблее обратиться к США с призывом прекратить варварскую бомбардировку мирного населения и населенных городов и деревень Кореи.

Ассамблея отклонила также предложение Советского Союза о ликвидации корейской комиссии ООН на том основании, что она была создана незаконно в нарушение Устава и ее деятельность содействовала разжиганию гражданской войны в Корее.

Далее Генеральная Ассамблея приступила к рассмотрению доклада ее Генерального комитета, в котором рекомендуется включить в повестку дня Генеральной Ассамблеи различные дополнительные пункты, включая так называемый «вопрос о Формозе», предложенный США.

Советский делегат Я. А. Малик в своем выступлении высказался против включения «тайванского вопроса». Он указал, что если этот вопрос будет принят, то это будет представлять собой нарушение Устава ООН и оскорбление китайского народа. Малик отметил, что Тайван принадлежит Китаю и его территориальный статус никогда прежде не оспаривался.

Делегат Чехословакии Широкий решительно поддержал Малика, указав, что США стремятся использовать Тайван в качестве военной базы.

Представитель США Остин, а также делегат Сальвадора настаивали на включение этого вопроса в повестку дня. Снова была пущена в ход «машина голосования», и Генеральная Ассамблея проголосовала за включение этого пункта 42 голосами против 7 при 8 воздержавшихся.

Когда рассмотрение этого вопроса было закончено, делегация Ливана об'явила, что она решила отказаться от кандидатуры своей страны на пост непостоянного члена Совета безопасности. В результате нового голосования Турция получила 53 голоса. Таким образом, тремя новыми непостоянными членами Совета безопасности будут Голландия, Бразилия и Турция.

* * *

На заседании Специального политического комитета 5 октября продолжалось обсуждение вопроса «о соблюдении прав человека и основных свобод в Болгарии, Венгрии и Румынии». Делегаты Голландии, Швеции, Франции, Эквадора и других стран — активных сообщников англо-американского блока, а также делегат титовской клики выступили в поддержку австралийской резолюции, дополненной поправками Кубы и Боливии.

С критикой этой клеветнической, незаконной и необоснованной резолюции выступили делегат Саудовской Аравии Ахмед Абдул Джаббар и делегат Сирии Фарид Зайн-эд-Дин. Несмотря на всю бесспорность того факта, что австралийская резолюция является клеветнической и незаконной, англо-американское большинство в Специальном политическом комитете 39 голосами против 5 при 13 воздержавшихся приняло эту резолюцию.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б03276. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2760.